** Année 1961-1962. — N° 58 S. Le Numéro : 0,75 NF Lundi 27 Novembre 1961 **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 NF ; ETRANGER : 24 NF
(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS 15°

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF

1re SESSION ORDINAIRE DE 1961 - 1962

COMPTE RENDU INTEGRAL — 33e SEANCE

Séance du Dimanche 26 Novembre 1961.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 2048).

2. — Excuse (p. 2048).

3. — Loi de finances pour 1962. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2048).

Affaires économiques :

MM. Marc Desaché, rapporteur spécial de la commission des finances ; Jacques Gadoin, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Yvon Coudé du Foresto, François Missoffe, secrétaire d'Etat au commerce intérieur ; Wilfrid Baumgartner, ministre des finances et des affaires économiques.

Commissariat général du plan d'équipement et de la productivité :

MM. André Armengaud, rapporteur spécial de la commission des finances ; Wilfrid Baumgartner, ministre des finances et des affaires économiques.

Amendement de M. André Armengaud. — MM. André Armengaud, le ministre, Raymond Bonnefous, Paul-Jacques Kalb. — Rejet.

Coopération (suite) :

Titres III à VI : adoption.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

4. — Décision de M. le président du Sénat. — Budget du ministère de l'agriculture (p. 2056).

5. — Loi de finances pour 1962. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2056).

Aviation civile et commerciale :

MM. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances ; Gaston Pams, rapporteur spécial de la commission des affaires économiques ; Maurice Vérillon, Georges Marrane, Jules Emaille, Jacques Soufflet, Georges Marie-Anne, Max Monichon, Jacques Baumel, Mmes Marie-Hélène Cardot, Suzanne Crémieux, M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports.

Amendement de M. Gaston Pams. — MM. Gaston Pams, le rapporteur spécial, Valéry Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances ; le ministre, Michel Yver, André Colin, Jacques Soufflet. — Retrait.

Marine marchande :

MM. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances ; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques ; Mme Renée Dervaux, MM. Gérald Coppenrath, Louis André, Abel-Durand, Max Monichon, Youssef Achour.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Geoffroy de Montalembert.

M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Yvon, le rapporteur spécial.

Amendements de M. Marcel Pellenc et de M. Joseph Yvon. — M. le rapporteur spécial. — Retrait.

Art. 43 : adoption.

Art. additionnel 59 *quinquies* (amendement de M. Marcel Pellenc) : MM. le rapporteur spécial, le ministre.

Adoption de l'article modifié.

Intérieur (suite) :

MM. Waldeck L'Huillier, Guy Pascaud, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Jean Errecart, Henri Desseigne, Fernand Verdeille, Max Monichon, Claude Mont, Eugène Romaine, Edmond Barrachin, Jacques Descours Desacres, Jules Pinsard, Abel-Durand, Roger Frey, ministre de l'intérieur ; Marcel Champeix, Jean Nayrou, rapporteur pour avis de la commission des lois.

Amendement du Gouvernement. — MM. Robert Boulin, secrétaire d'Etat aux rapatriés ; Jacques Masteau, rapporteur spécial de la commission des finances ; André Armengaud. — Adoption.

Amendement du Gouvernement. — MM. le ministre, le rapporteur spécial, Maurice Coutrot, André Fosset, Etienne Dailly, Jacques Baumel, Marcel Audy. — Rejet, au scrutin public.

Amendement du Gouvernement. — MM. le ministre, le rapporteur spécial. — Retrait.

Amendements de M. Jean Nayrou. — MM. Jean Nayrou, le rapporteur spécial, le ministre. — Rejet.

Amendement de M. Jean Nayrou. — MM. Jean Nayrou, le rapporteur spécial ; le ministre. — Retrait.

Amendement de M. Abel Sempé. — M. Marcel Champeix. — Retrait.

Art. 59 :

Amendement de M. Waldeck L'Huillier. — MM. Waldeck L'Huillier, le rapporteur spécial, le ministre. — Rejet.

Amendement de M. Jean Nayrou. — MM. Jean Nayrou, le rapporteur spécial, le ministre, André Fosset, Waldeck L'Huillier. — Rejet.

Adoption de l'article.

6. — Règlement de l'ordre du jour (p. 2018).

M. André Armengaud, au nom de la commission des finances.

PRESIDENCE DE Mme MARIE-HELENE CARDOT,

vice-président.

La séance est ouverte à dix heures.

Mme le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le compte rendu analytique de la séance du 25 novembre a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

EXCUSE

Mme le président. M. Etienne Dailly s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1962

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962, adopté par l'Assemblée nationale [n°s 52 et 53 (1961-1962)].

Finances et affaires économiques.

III. — Affaires économiques

Mme le président. Nous allons examiner maintenant les dispositions du projet de loi de finances concernant les finances et affaires économiques.

La parole est à M. Marc Desaché, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Marc Desaché, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Madame le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des affaires économiques que je suis chargé de rapporter devant vous est, si on ne considère que le volume des crédits qu'il contient, un petit budget. Par contre, c'est un budget essentiel si l'on se réfère à l'étendue des activités qu'il retrace. Vous trouverez dans mon rapport écrit le détail de ces crédits. Je me bornerai donc à cette tribune à vous commenter les points principaux de ce budget qui ont retenu l'attention de votre commission et celle de votre rapporteur.

Votre commission s'est tout d'abord préoccupée de la structure d'ensemble des services économiques. Il lui est apparu, en effet, que cette structure dans sa forme actuelle était peu logique car elle aboutit à placer certains des services groupés au présent budget dans un secrétariat d'Etat au commerce intérieur relevant du ministère des finances et des affaires économiques, alors que d'autres services dépendent directement de ce même ministère.

Par ailleurs, une séparation aussi nette entre le commerce intérieur et le commerce extérieur paraît peu judicieuse. A l'heure actuelle, ces deux formes de l'activité économique sont fatalement plus ou moins liées. On pourrait en citer de nombreux exemples, notamment dans le domaine des produits agricoles, et le développement du Marché commun ne peut qu'accentuer cette interdépendance.

Dans ces conditions, votre commission pense qu'il serait souhaitable de réaliser une fusion dans le cadre d'un secrétariat unique pour les affaires économiques extérieures et intérieures.

Quoi qu'il en soit, étant donné les structures actuelles des affaires économiques, nous examinerons séparément et successivement les questions intéressant notre commerce intérieur et notre commerce extérieur.

En ce qui concerne les problèmes intérieurs, deux questions essentielles sont à l'ordre du jour : celle des prix, celle de l'expansion économique régionale.

Pour la première, celle des prix, votre rapporteur a pensé que l'heure n'était pas bien choisie pour engager une discussion sur un problème dont les données évoluent chaque jour. Au surplus, notre rapporteur général a exposé avec son dynamisme bien connu les données essentielles de ce problème lors de la discussion générale.

Par contre, je développerai les données de l'expansion économique régionale, problème qui préoccupe, vous le savez, au plus haut point les collectivités locales. Là, votre rapporteur a été assez embarrassé parce qu'il a constaté qu'il lui fallait s'adresser, non seulement au ministère des finances, au secrétariat des affaires économiques intérieures, mais aussi au ministère de la construction, ainsi qu'au secrétariat au commerce et à l'industrie. En ce qui concerne les crédits de fonctionnement qui sont demandés pour la mise en œuvre de cette expansion, votre commission a noté des frais de plus en plus lourds qui résultent de la politique suivie en ce domaine, aussi bien en ce qui concerne le budget de l'Etat que celui des collectivités locales. Sans doute, nous savons que l'expansion économique implique un renouveau de structures anciennes, souvent périmées, et dont la réforme s'imposait depuis longtemps.

De telles réformes devraient avoir pour but à la fois un allégement des charges pesant sur l'économie et une simplification des procédures permettant d'agir vite dans un monde qui se transforme de plus en plus vite encore et dans lequel les hommes ont les plus grandes difficultés à suivre les progrès techniques.

La révolution matérielle à laquelle nous assistons ne peut s'accommoder des ossatures d'autrefois. Or, il ne semble pas, à l'expérience, que les nouvelles structures économiques mises en place soient de nature à satisfaire à ces impératifs. Nous voyons, en effet, se former vingt régions économiques nouvelles pour lesquelles il avait été précisé que la ville prise comme chef-lieu ne devait être que la ville où siégerait le préfet chargé de la coordination des services. Or, il apparaît bien maintenant que les départements qui font partie d'une région vont dépendre totalement du chef-lieu où siègent le préfet coordinateur et le comité technique. Nous allons donc progressivement, par une façon détournée, vers une disparition de l'autorité départementale et nous pouvons même nous demander si les créations envisagées ne nécessiteront pas des mesures de coordination entre les organismes régionaux et chaque département et, par voie de conséquence, le recrutement d'un personnel supplémentaire.

On peut craindre que ces organismes régionaux, en fin de compte, ne retardent le règlement des affaires. Par ailleurs, la multiplicité des organismes et des instances accroît fatalement le coût de l'action économique régionale, ce qui se traduit par une charge supplémentaire, aussi bien pour l'Etat que pour la par des collectivités.

On a parlé jadis du « désert français » créé par une centralisation excessive au profit de Paris. Mais n'allons-nous pas au devant d'un autre désert que nous pourrions appeler le « désert départemental », si l'on favorise les chef-lieux des départements qui ont des possibilités parfois importantes au détriment des sous-préfectures et des chefs-lieux de canton ?

Or, c'est justement vers ces agglomérations secondaires que les efforts devraient se porter si nous ne voulons pas assister à une émigration des populations rurales vers les villes, alors que nombre d'industries pourraient fort bien s'implanter dans des centres ruraux dont les habitants doivent, à l'heure actuelle, effectuer des trajets parfois assez longs pour aller travailler à la ville.

Il est toutefois juste de reconnaître que, depuis un an, des modifications ont été apportées aux procédures d'aide de l'Etat qui ont fait disparaître sur certains points les insuffisances passées. Le régime d'octroi des primes d'équipement a été quelque peu assoupli et la procédure d'examen des demandes a été améliorée, notamment par la formule du préexamen qui permet de fixer rapidement l'industriel sur ce qu'il peut raisonnablement attendre d'une implantation dans telle ou telle région.

Une attitude plus libérale serait donc plus conforme à l'intérêt bien compris des petites localités où les seuls revenus agricoles sont insuffisants pour donner à la population un niveau de vie décent. Il est par conséquent nécessaire d'y introduire dans toute la mesure du possible des entreprises industrielles dont l'importance ne peut être que très modeste.

M. Marcel Audy. Très bien !

M. Marc Desaché, *rapporteur spécial.* Bien des villes importantes n'ont pas hésité à offrir aux industriels intéressés, pour l'implantation d'industries nouvelles, des conditions telles qu'elles constituent une véritable concurrence déloyale à l'égard des autres collectivités locales.

Par ailleurs, à l'heure actuelle, la création de diverses sociétés d'économie mixte en dehors du cadre régional et constituées pour des buts spécifiques très déterminés risque de créer des doubles emplois et des chevauchements avec les sociétés d'économie mixte déjà en place dans le cadre géographique. Par conséquent, il convient d'éviter un alourdissement des structures mises en œuvre pour l'action économique régionale et votre rapporteur souhaiterait avoir des apaisements du Gouvernement sur ce point.

Enfin, votre commission a observé sur le plan économique intérieur qu'il était prévu l'octroi de subventions à certains organismes de consommateurs et d'études sur le commerce. Deux chapitres sont ouverts à cet effet et servent au versement d'une poussière de subventions à des organismes certainement animés des meilleures intentions. Mais cela présente-t-il un intérêt économique ? Y a-t-il des résultats tangibles ? Nous voudrions avoir, monsieur le ministre, des précisions à ce sujet.

J'en arrive maintenant au commerce extérieur. Plusieurs points dans ce domaine ont retenu l'attention de la commission. En premier lieu, elle a été frappée de l'importance des achats d'immeubles destinés aux services des affaires économiques dans les pays africains d'expression française. Elle a exprimé le regret que, lors de la reconnaissance de l'indépendance de ces Etats, quelques-uns de ces nombreux immeubles administratifs qui avaient été construits par la France n'aient pas été conservés comme propriété française en vue de permettre l'installation ultérieure de certains services français.

En outre, elle a observé que sont créées à l'heure actuelle des « Maisons de la France » dans un certain nombre de pays et elle pense que, dans certains cas, ces maisons pourraient accueillir les services étrangers des affaires économiques, si une meilleure coordination existait entre l'action menée par ce département et celle du ministère des affaires étrangères.

Parmi les crédits affectés aux manifestations à l'étranger prévus pour 1962, notre attention a été retenue par l'Exposition de Seattle sur la côte Ouest des Etats-Unis pour laquelle un crédit de 2 millions de nouveaux francs est demandé. Nous savons seulement qu'il s'agit de la participation à la section scientifique de cette manifestation dont le thème général est l'humanité au XXI^{e} siècle. Une telle participation est-elle justifiée ? Notre commission des finances aimerait être renseignée sur ce point.

Restant dans le domaine des expositions et pour revenir sur un passé récent, votre commission s'est préoccupée de connaître les résultats obtenus par les différentes manifestations commerciales organisées à l'étranger par la France en 1961 et tout spécialement de ceux concernant l'Exposition française de Moscou.

Il n'a pas été possible d'obtenir des renseignements complets étant donné qu'il est encore trop tôt pour avoir, dans ce domaine, des résultats même provisoires. Toutefois, pour l'Exposition de Moscou certaines indications peuvent dès maintenant être données tant en ce qui concerne le coût financier de cette manifestation que les premiers résultats commerciaux qu'on peut en attendre.

Les crédits ouverts pour l'Exposition française de Moscou se sont montés, au total, à 9.030.000 nouveaux francs.

En plus de ces crédits d'Etat, le budget du commissariat de l'Exposition disposait de diverses recettes, notamment le produit de la location des emplacements aux exposants et les recettes d'entrée à Moscou et à Paris.

Toutefois, un certain déficit apparaît. Il est à craindre même, d'après les renseignements que j'ai pu avoir ces temps derniers, qu'il soit encore important. Il le serait pour les motifs suivants : d'une part, en raison de l'attitude russe qui n'a pas rendu possible, pendant les dix premiers jours de l'Exposition, la libre vente des billets, le nombre des recettes d'entrée est inférieur à celui qui avait été escompté ; d'autre part, à Paris même, l'Exposition soviétique a été un échec : 510.000 entrées payantes seulement, d'où un déficit global des recettes d'entrée de près de 1 million de nouveaux francs.

En outre, à Moscou, pour les travaux que la France avait dû faire effectuer, du reste en petit nombre, et qui, de ce fait, n'avaient pu être mis en concurrence, un dépassement très important des dépenses par rapport aux prévisions a été constaté.

En revanche, nous dit-on, les résultats commerciaux de l'Exposition sont plus satisfaisants que nous aurions pu l'espérer.

Certains membres de votre commission, dont votre rapporteur, ont visité, en compagnie de M. le ministre des finances ici présent, cette exposition. Ils ont regretté — je suis obligé de le dire — d'être considérés parfois, au cours de cette mission, plus comme des touristes que des représentants du Parlement, venus pour exercer le contrôle normal des dépenses engagées.

Cependant, je tiens à dire — ceux de mes collègues qui étaient présents sont certainement de mon avis — que le goût, l'art, le sens du beau ont dominé toutes les activités qui ont été présentées à cette exposition et à exprimer toutes nos félicitations aux organisateurs, aux exposants, à nos ingénieurs, à nos techniciens, à nos ouvriers qui, à tous les degrés de la hiérarchie, par leur efforts intelligents et leur travail, ont fait flotter bien haut le drapeau de la France.

Enfin, pour en terminer avec l'examen des principaux chapitres de ce budget, je dois indiquer que votre commission s'est également intéressée à la question du centre national du commerce extérieur. Les subventions demandées pour ce centre vont, chaque année, en croissant.

En dehors des crédits budgétaires, le F. O. R. M. A. verse également au centre des crédits importants. En définitive, cet organisme dispose d'une masse de quelque 18 millions de nouveaux francs de crédits publics plus certains crédits privés dont nous ignorons le montant. Nous aimerions avoir des précisions sur les résultats tangibles qui sont finalement obtenus.

En cette course contre la montre, en dehors des questions que nous venons de vous poser, monsieur le ministre, nous pensons être d'accord avec le Sénat tout entier en demandant au Gouvernement qu'un large débat économique et financier puisse s'engager devant notre assemblée au début de la prochaine session ordinaire.

D'ici là, des options seront certainement prises, un choix sera fait. Le Parlement, comme l'opinion publique, seront alors renseignés sur ces problèmes que nous vous avons laissé entrevoir mais qui, dans la conjoncture actuelle, se placent au premier plan de nos préoccupations.

Monsieur le ministre de finances, vous avez du reste amorcé un tel débat au cours de la discussion générale. Vous avez répondu aux orateurs avec cette précision lumineuse, cette connaissance approfondie de tous les problèmes économiques, mais aussi avec ce tact et cette distinction de parole que nous apprécions au plus haut point. Ce rayonnement, du reste, dépasse de beaucoup le cadre de nos assemblées et, lors de la dernière réunion à Vienne des ministres des finances européens, vous avez, si je puis m'exprimer ainsi, dominé le débat. Là comme ailleurs, monsieur le ministre, vous avez été un magnifique ambassadeur de la France. (*Applaudissements.*)

Sous le bénéfice des observations qui ont précédé, votre commission des finances vous demande d'approuver le budget des affaires économiques. (*Nouveaux applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Jacques Gadoin, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.* Madame le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, dans le cadre de l'intitulé « Affaires économiques », le projet de loi de

finances pour 1962 présente l'ensemble des crédits concernant, d'une part, les services relevant directement du ministère des finances et des affaires économiques, et, d'autre part, ceux qui sont placés expressément sous l'autorité du secrétaire d'Etat au commerce intérieur.

Ces crédits représentent une somme légèrement supérieure par rapport à ceux de l'année 1961. Alors que pour cette dernière, en effet, ils s'élevaient à 178 millions environ de nouveaux francs, ils atteignent, pour 1962, 205 millions de nouveaux francs, soit une majoration d'environ 15 p. 100.

Je passerai très rapidement en revue certains points sur lesquels je voudrais me permettre d'attirer l'attention de M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur, vous laissant le soin de vous reporter, pour les autres questions, à mon rapport écrit.

Le chapitre 34-33 prévoit un crédit de 35.250.000 nouveaux francs, en augmentation de 31.500.000 nouveaux francs sur celui de l'année précédente. Cette majoration est due à la mise en œuvre du recensement démographique de 1962, à concurrence de 30 millions de nouveaux francs, et à l'exécution de travaux préliminaires pour le recensement industriel prévu en 1963.

Je me permets, à ce sujet, de vous rappeler que le précédent recensement général agricole, qui s'est déroulé de décembre à 1865. Aussi constate-t-on actuellement une insuffisance de renseignements statistiques sur l'industrie, qui rend difficile et souvent imprécise l'évaluation de la production industrielle ainsi que l'étude des projets d'équipement et qui constitue une gêne fréquemment constatée par les administrations publiques, les organisations professionnelles et les entreprises industrielles et commerciales, aussi bien sur le plan régional que sur le plan national. C'est dire combien il est regrettable que le recensement industriel dont on parle depuis plus de cinq ans ne soit effectué que dans deux ans, car c'est seulement le V° plan de modernisation et d'équipement qui pourra utiliser les renseignements de ce recensement.

Votre commission des affaires économiques et du plan ne peut cependant que se féliciter de voir enfin sur le point d'être accompli un recensement qu'elle réclame depuis de nombreuses années. La nécessité d'un tel inventaire était d'autant plus impérieuse que la France est engagée dans le Marché commun.

Votre commission vous rappelle également que le précédent recensement général agricole qui s'est déroulé de décembre 1954 à janvier 1957, a fourni des informations de qualité inégale en raison des oppositions individuelles ou concertées rencontrées en cours du recensement et de l'insuffisante formation technique des enquêteurs. Par ailleurs, l'Organisation des Nations Unies a prévu un recensement mondial de l'agriculture pour 1960, recensement auquel doivent participer les partenaires de la France dans le Marché commun.

Enfin, la loi d'orientation agricole adoptée par le Parlement au mois de juillet 1960 nécessitera, pour son application, des éléments statistiques sûrs. Aussi votre commission des affaires économiques et du plan demande-t-elle au Gouvernement d'envisager sans tarder l'exécution d'un recensement agricole pour 1964.

En ce qui concerne l'action économique, les chapitres 44-01, 44-02 et 44-03 reproduisent les mêmes dotations qu'au budget de 1961. Il s'agit, notre collègue M. Desaché vous le rappelait il y a un instant, de l'encouragement aux recherches dans le domaine commercial, de l'aide aux organisations de consommateurs et de l'assistance technique au commerce et à l'enseignement commercial.

Certes, votre commission des affaires économiques et du plan reconnaît volontiers la nécessité de faire du consommateur un agent économique actif et, en conséquence, de faciliter son éducation. Elle s'est toutefois demandée si l'attribution de subventions variant de 20.000 nouveaux francs à 78.000 nouveaux francs à huit associations n'entraînaient pas la dispersion d'un crédit initialement très faible de 300.000 nouveaux francs et s'il ne serait pas plus efficace de concentrer les moyens d'action au profit des organisations les plus dynamiques. Elle vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous donner votre sentiment en la matière.

Au chapitre 44-04, qui ne figurait pas dans le budget de 1961, est inscrit un crédit de 500.000 nouveaux francs destiné à permettre l'octroi d'une subvention de fonctionnement aux comités régionaux d'expansion économique. Votre commission y est favorable mais se demande si, les parties prenantes devenant plus nombreuses, ce crédit sera suffisant.

J'en arrive à l'évolution des prix et du pouvoir d'achat depuis un an, matière particulièrement délicate dans la conjoncture actuelle. Depuis fin octobre les prix ont varié de la façon suivante par décision gouvernementale. En hausse : les tarifs voyageurs de la Société nationale des chemins de fer français, 6,25 p. 100, le vin ordinaire 4 p. 100, le tabac et les cigarettes, à l'exclusion du tabac gris, 10 p. 100 environ, le sucre 3 p. 100. En baisse, le riz 5 p. 100, la bière de consommation familiale 5 p. 100, par la réduction du taux de la T. V. A., le gaz butane et propane en bouteille pour la consommation domestique 2,50 p. 100. Il est indéniable qu'une tension se produit sur les prix depuis le début du deuxième semestre 1961. On peut s'attendre à une hausse globale de 4 p. 100 succédant à la stabilité du premier semestre.

Le Gouvernement se préoccupe de compenser les hausses qu'il autorise par des baisses ainsi que nous venons de l'indiquer. Il se préoccupe en outre de lutter contre la hausse injustifiée de la viande. Mais l'on peut se demander si, dans une certaine mesure, sa politique des prix n'est pas une politique de l'indice malgré les dénégations de M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur devant l'Assemblée nationale. En effet, la hausse des tarifs du métro, des autobus et des trains de banlieue, intervenue en octobre 1960, n'a jamais été prise en considération dans l'indice des 179 articles, la majoration de la prime de transport versée aux salariés de la région parisienne étant censée compenser intégralement le relèvement des tarifs de transport. Une baisse de 20 p. 100 du prix du gaz n'a concerné que les économiquement faibles dont le barème est pris en compte dans l'indice des 179 articles au lieu du prix courant du gaz. Le Gouvernement abaisse la taxe sur la bière de ménage recensée dans les 179 articles, bloque le prix du tabac gris dont la pondération est anormalement élevée dans l'indice alors que les prix des cigarettes augmentent, subventionne les pâtes, dont le poids statistique est également gonflé, réduit le prix du riz et du gaz butane ou propane qui figuraient également dans l'indice des 179 articles.

Où est la vérité des prix prônée en 1958 ? Est-il de bonne politique de fausser le thermomètre pour feindre ensuite d'ignorer la fièvre ? Votre commission des affaires économiques et du plan souhaite que le Gouvernement indique au Sénat s'il entend continuer à mener, dans le domaine des prix, la politique de vérité prônée en 1958 ou s'il estime nécessaire de recourir maintenant à des pratiques telles que les subventions à certains produits de consommation courante, pratiques qu'il avait antérieurement condamnées ?

Les résultats du commerce extérieur des neuf premiers mois de 1961 font apparaître, dans nos relations avec l'étranger, une augmentation de 5,7 p. 100 des importations et de 10,4 p. 100 des exportations par rapport à la période correspondante de 1960.

Vous trouverez dans mon rapport écrit tous les renseignements relatifs à l'évolution de ces mouvements par zone géographique, par produit, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation.

Rejoignant les déclarations de M. le ministre des finances et des affaires économiques et de M. le rapporteur général de la commission des finances, votre commission des affaires économiques et du plan est heureuse de constater que la situation de notre commerce extérieur, comme celle de notre balance des comptes d'ailleurs, est très favorable.

Sans doute le bilan de l'année en cours ne révélera-t-il pas une expansion commerciale à l'étranger aussi favorable que celle de 1960 ; mais les progrès se poursuivent, quoiqu'il reste cependant beaucoup à faire.

Il conviendra notamment d'intensifier l'effort déjà entrepris en Europe pour nos productions agricoles et, dans les pays évolués, pour nos biens de consommation, tout en mettant l'accent sur l'Asie et l'Amérique latine pour l'exportation des biens d'équipement.

L'expansion économique à l'étranger fait l'objet du chapitre 44-11 doté d'un crédit de 16.364.230 nouveaux francs réparti en sept articles ; l'article 3 notamment concerne les foires à l'étranger, et l'article 5 le centre national du commerce extérieur. L'augmentation de crédits demandés pour chacun de ces articles, qui ont fait l'objet d'un examen détaillé, a paru parfaitement justifiée à votre commission.

Si un historien de l'économie se penche sur notre époque, il considérera que les années 1959, 1960 et 1961 sont très semblables. Faut-il en conclure que toutes les difficultés d'ordre économique sont surmontées et que, sauf accident d'ordre politique, l'économie française est entrée dans des eaux calmes ? Ce serait faire preuve d'un optimiste excessif, car il existe actuellement suffisamment de difficultés pour rompre l'équilibre actuel, pour peu qu'elles s'accumulent et s'amplifient.

Au cours des deux dernières années, l'économie française a incontestablement connu une évolution très favorable.

Un certain nombre d'objectifs, au demeurant fort importants, qui avaient été fixés au début de 1959, ont été atteints : équilibre

de la balance des comptes, croissance de la production, stabilité de la valeur de la monnaie.

Ces résultats sont-ils définitivement acquis ? Certainement pas. Ils peuvent être remis en cause et les impératifs de la politique économique française demeurent. Ce sont : une grande vigilance en matière de prix ; la nécessité de stimuler les investissements des entreprises, comme les investissements en logements ; la nécessité de conquérir de nouveaux marchés extérieurs et de se maintenir sur les marchés où les produits français sont connus et appréciés.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des affaires économiques et du plan donne un avis favorable à l'adoption du budget soumis à notre examen. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Yvon Coudé du Foresto. Monsieur le ministre, notre rapporteur de la commission des finances a évoqué tout à l'heure la question des implantations industrielles en province. Vous me répondrez peut-être, dans un instant, qu'il s'agit là d'une question qui gagnerait à être traitée au moment de la discussion sur le quatrième plan. Mais, connaissant la position essentielle du ministère des finances sur ce problème, je voudrais, moi aussi, apporter ma pierre à l'édifice qui a été entamé par notre rapporteur.

Tout l'effort actuel semble être axé sur la décentralisation des usines de Paris vers la province. Vous n'ignorez ni les difficultés de cette décentralisation ni son prix. Or, il ne servirait à rien de faire émigrer des usines de Paris en province si, dans le temps où l'on évacue 1.000 emplois en province, il en revient 2.000 à Paris.

Je pense donc que, dans un premier stade, la préoccupation majeure doit être d'essayer de fixer en province la main-d'œuvre disponible qui pourrait être tentée de venir affluer vers les grands centres.

Je suis obligé de constater que, chaque fois qu'un industriel quelconque ou une organisation agricole est disposé à faire un effort considérable pour augmenter ses effectifs en province, tout encouragement lui est refusé.

Alors, monsieur le ministre, avec l'autorité que nous vous connaissons, avec toute la sympathie que vous rencontrez dans cette assemblée, vous le savez très bien, et avec toute la confiance qu'elle vous témoigne, nous vous demandons d'agir auprès du plan pour que d'autres mesures soient prises, qui nous permettent précisément de créer en province, avant que cette main-d'œuvre en émigre, les quantités d'emplois nécessaires pour éviter cette migration. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur.

M. François Missoffe, *secrétaire d'Etat au commerce intérieur.* Madame le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs, je remercie d'abord vos deux rapporteurs de leurs si intéressants exposés. Ils ont posé tous les deux la question de l'expansion. A cet égard, mon rôle est limité. Il se borne pratiquement au versement de quelques subventions à des comités d'expansion régionale et à l'action menée par les membres de l'inspection générale de l'économie nationale.

Mais à la suite d'une visite que m'a faite M. Desaché, j'ai étudié ce problème avec M. Macé, commissaire général au plan. Dans un souci d'efficacité, il serait sans doute utile que les membres de ce corps puissent travailler en tant que délégués du commissariat au plan dans chacune des différentes circonscriptions régionales. La valeur de ce corps est très grande. Il a bonne tenue et grande efficacité. Le problème de la décentralisation est également étudié par le commissariat général au plan.

Je répondrai d'abord aux questions de M. Desaché et ensuite à celles de M. Gadoin. L'un et l'autre ont soulevé le problème des subventions à certains organismes de consommateurs et d'étude sur le commerce.

Je répondrai d'abord à M. Desaché, ensuite à M. Gaduin.

M. Desaché a posé une première question relative aux subventions à certains organismes de consommateurs, elles peuvent apparaître comme assez éparpillées et elles le sont d'ailleurs. J'ai l'intention d'utiliser ces crédits en fonction des programmes d'information et d'éducation du consommateur que nous sommes actuellement en train de mettre en place et sur lequel je donnerais volontiers des renseignements au fur et à mesure de sa réalisation.

Les crédits destinés à la recherche dans le secteur commercial répondent à un double objet : d'abord subventionner les organismes d'enquêtes ou d'études statistiques dont l'utilité ne peut être contestée : par exemple le centre d'études du commerce dont les travaux permettent aux commerçants d'être informés du développement de la construction et conditionnent la mise en place d'un équipement commercial approprié.

Ensuite, favoriser au stade de l'enseignement supérieur la formation commerciale que rend nécessaire une modernisation particulièrement rapide du commerce. Vous voyez donc quels sont les deux buts visés. Je voudrais à cette occasion vous dire toute l'importance que j'attache à l'éducation du consommateur. Il est certain que dans la fixation des prix, dans les habitudes d'achat, le rôle des consommateurs peut être considérable. Il faut qu'ils en prennent de plus en plus conscience. Il y a là une véritable éducation à faire ; pour les couches nouvelles qui arrivent, les prix ne veulent pas dire grand chose ; les gens sont souvent pressés dans les courses ou les achats qu'ils ont à effectuer compte tenu de l'étendue des grands centres urbains.

La deuxième question à laquelle je voudrais répondre m'a été également posée par M. Desaché qui a manifesté une certaine inquiétude devant l'alourdissement des structures, en particulier par suite de la création de sociétés d'économie mixte. Vous éprouvez, monsieur le rapporteur, une certaine crainte de voir se multiplier ainsi les risques et les charges.

Cette question, en fait, vise les sociétés qui, par la société centrale d'équipement du territoire, dépendent de la caisse des dépôts et des autres organismes financiers semi-publics, ou encore les sociétés d'aménagement foncier qui relèvent de la politique du ministre de l'agriculture, ce qui fait qu'on enregistre en ce domaine un certain enchevêtrement. En fait, c'est une question qui ne relève pas de mon département ministériel.

Quant aux programmes régionaux et à leur prise en considération dans l'application du plan national, encore une fois, mon secrétariat n'intervient que par le biais de l'inspection générale de l'économie qui joue essentiellement un rôle de liaison et de conseil.

Je voudrais maintenant en arriver à deux questions qui m'ont été posées par M. Gadoin.

La première est relative au recensement agricole. Le prochain aura lieu, vous le savez, aux environs de 1965. Il est exact que le précédent recensement n'a pas donné toute satisfaction ; les services de l'institut national de la statistique et des études économiques — l'I. N. S. E. E. — en sont parfaitement conscients. L'expérience leur permettra d'ailleurs d'envisager et d'étudier de nouvelles méthodes, en particulier une meilleure préparation du monde agricole à une opération de cette envergure étant donné que, sans préparation psychologique, on ne parvient pas à recueillir les éléments indispensables à cette enquête.

A cet égard, au fur et à mesure de la préparation de ce recensement, nous pourrons en parler devant vos commissions — en tout cas, pour ma part, je le ferai très volontiers.

Enfin, une dernière question, qui m'apparaît très importante, c'est le problème de la vérité des prix ou d'une politique de l'indice.

Sans pouvoir vous donner d'autre preuve — vous le comprenez — que la simple assurance que je pense ce que je vais vous dire et que je crois vraiment que c'est la vérité, je vous indique que je n'ai jamais songé à une politique de l'indice. Je pense simplement à la vérité des prix, c'est-à-dire que je ne peux pas rester insensible lorsque je vois des prix monter sans aucune justification technique.

Je suis obligé de considérer le prix payé au producteur et, lorsque je constate que sa rémunération reste la même, il m'est absolument impossible d'accepter que les prix de détail montent sans raison technique. Je suis bien forcé à ce moment d'aborder le problème des marges et des intermédiaires.

Il est un certain nombre de produits auxquels je suis bien obligé de m'attaquer, mais ce n'est pas nécessairement parce qu'ils interviennent dans le calcul de l'indice. Bien sûr, les produits susceptibles d'avoir une incidence sur ce dernier sont tous des produits de grande consommation, mais je ne saurais négliger les autres dès l'instant qu'il sont également de grande consommation.

D'ailleurs, si l'on attirait mon attention sur un produit n'intervenant pas dans le calcul de l'indice, soyez sûrs que j'adopterais la même attitude, que je ferais preuve de la même énergie, de la même conscience que pour tout ce que je fais en ce moment.

Donc, encore une fois, je puis vous affirmer que ma décision est bien de lutter contre la vie chère et de m'attaquer au problème de la vérité des prix, c'est-à-dire à faire en sorte que les mouvements de prix ne soient dus qu'à des raisons techniques valables, et ce, qu'il s'agisse de produits entrant ou non dans le calcul de l'indice.

Je crois que c'est la seule chose que je puisse et que je doive faire, en vous demandant de bien vouloir me croire.

Cela dit, je vous remercie d'avoir bien voulu accepter le projet de budget de mon département, tel qu'il vous est présenté. (*Applaudissements au centre, à droite et sur certains bancs à gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre des finances.

M. Wilfrid Baumgartner, *ministre des finances et des affaires économiques.* Mesdames, messieurs, je suis heureux que le Sénat ait entendu les explications qui viennent d'être données par le secrétaire d'Etat au commerce intérieur, avec à la fois sérénité, compétence et finesse, sur le problème des prix.

Nous travaillons l'un et l'autre dans un esprit d'amicale coopération qui constitue en soi une réponse à la question posée, au début de son remarquable rapport, par M. Desaché, à savoir quel doit être le meilleur groupement des services à l'intérieur du grand cadre du ministère des finances et des affaires économiques.

Votre rapporteur a raison *a priori* quand il souhaite éviter dans cette organisation des coupures qui nuiraient à la coopération nécessaire des services. Mais cette coopération est nécessairement le point fondamental. En d'autres termes, s'il doit exister nécessairement des relations entre les services du commerce intérieur et les services du commerce extérieur, il doit également en exister qui sont évidentes et nécessaires, entre, par exemple, les services du commerce extérieur et les services des finances extérieures. De sorte qu'en définitive ce qui importe plus que les groupements de services, c'est leur coopération, comme celle, toujours bonne, qui unit le secrétaire d'Etat au commerce intérieur et le ministre des finances.

M. Desaché et, après lui, M. Coudé du Foresto, ont également parlé de ce problème tant de fois débattu, de l'expansion économique régionale et des difficultés qu'il soulève.

J'ai eu l'occasion, avant-hier, de répondre sur ce sujet devant l'Assemblée nationale, à une question concernant une province importante. Certes nous avons encore en ce domaine beaucoup de progrès à accomplir. Nous avons à faire face à une évolution à divers égards inévitable dans le sens de la diminution de la population agricole, évolution que nous ne pouvons et que dans une large mesure, nous ne devons pas contrecarrer. En sens inverse, il faut s'efforcer d'éviter la concentration, principalement dans l'agglomération parisienne, d'une trop grande quantité de population.

Entre ces deux préoccupations évidentes se pose toute une série de problèmes secondaires.

J'ai entendu, par exemple, qu'on s'élevait — M. Desaché notamment — contre une sorte de désert particulier, qui serait le désert départemental. Il visait le cas des petites villes ou des chefs-lieu de canton, par rapport au chef-lieu du département. C'est un problème très réel. Il se pose dans maint département et il a également été évoqué devant l'Assemblée nationale.

Il faut cependant accepter qu'au siècle où nous sommes, étant donné les progrès des transports, une certaine concentration de l'appareil administratif, par exemple de l'appareil judiciaire, soit réalisée.

Le problème véritable et la véritable difficulté est de compenser, autant que faire se peut, les migrations, au bénéfice, non seulement des régions ou des départements moins favorisés que d'autres, mais encore à l'intérieur de ces régions ou de ces départements au bénéfice des villes ou des localités où existent des disponibilités de main-d'œuvre.

C'est à cela que répond la politique qui a été suivie, la politique des zones critiques, d'abord, des zones de reconversion, ensuite ; c'est à cela que répond la politique des primes d'investissement ; c'est à cela que répond toute une série de mesures déjà prises et dont je m'engage volontiers, vis-à-vis de M. Coudé du Foresto, à me préoccuper de nouveau en renouvelant d'efforts.

Tous ces efforts pourront d'ailleurs être discutés par les deux assemblées au moment où leur sera présenté ce IV^e^ plan, dont je puis vous dire — vous le saurez en recevant les documents dans un délai maintenant très court — qu'il est vraiment le premier, parmi nos plans successifs, qui consacre une part importante de ses chapitres au développement de l'action économique régionale.

M. Desaché m'a également posé une série de questions touchant directement ou indirectement notre activité à l'étranger.

Il m'a parlé de la question des achats d'immeubles et je suis bien d'accord avec lui pour considérer que, dans ce domaine, une meilleure coordination doit être assurée. D'ailleurs, nous avons créé, l'an dernier, une commission spéciale présidée par un magistrat de la cour des comptes qui s'occupe désormais de cette coordination nécessaire. Je pense qu'ainsi nous éviterons la réédition de certaines erreurs commises dans le passé.

En ce qui concerne les foires à l'étranger, une question m'a été posée au sujet de notre participation à l'exposition qui doit se tenir l'an prochain à Seattle, exposition essentiellement scientifique. On a discuté au sein du Gouvernement la question de savoir s'il y avait un intérêt majeur à ce que la France y participât. Après consultation, notamment de M. Pigagnol, qui a finalement accepté d'être le commissaire français de cette exposition, il est apparu que notre participation était justifiée.

Quant à l'exposition de Moscou, il est certain que l'on peut en dire beaucoup de choses. Sur le plan financier, qui est celui dont nous discutons à propos du budget, les résultats sont moins bons qu'on ne l'avait espéré. Ils se traduiront par une demande de crédits supplémentaires dans le projet de loi de finances rectificative qui sera discuté par le Sénat comme par l'Assemblée nationale avant la fin de la présente session.

Je dois dire que la cause de ces crédits supplémentaires, pour l'essentiel, n'a pas été le fait du Gouvernement français. Certaines circonstances — on le sait — ont fait que nous n'avons pas bénéficié, tout au moins au début de l'exposition, du flux d'entrées sur lequel nous avions espéré pouvoir compter. Les choses, fort heureusement, se sont arrangées par la suite.

Finalement, le bilan ne sera pas tellement défavorable, surtout si l'on tient compte du fait que nous avons présenté, dans une grande ville et dans un monde différent, des produits français, comme l'a dit M. Desaché, dans un double souci d'efficacité et de goût qui a frappé aussi bien nos hôtes soviétiques que tous les visiteurs de l'exposition.

Je crois pouvoir dire que cette exposition a été une grande manifestation française, qu'elle a servi utilement notre cause et que, pour l'avenir, elle a probablement semé le grain qui germera et favorisera le développement des relations commerciales entre la France et l'Union soviétique.

Il me reste à dire un mot du commerce extérieur lui-même, de l'action efficace et dynamique menée par le centre national du commerce extérieur.

Ses crédits sont quelque peu en augmentation cette année et cette augmentation — je crois que les commissions en ont été convaincues — est justifiée par la nécessité de soutenir nos exportations qui représentent un élément essentiel, vous le savez, dans notre balance des comptes.

Le commerce d'exportation — M. Gadoin l'a rappelé — s'est beaucoup développé au cours des deux dernières années. Il se développe encore. Cependant on constate et c'est probablement en grande partie inévitable — une orientation de plus en plus marquée vers les pays de la communauté économique européenne.

Il ne nous faut pas pour autant ne pas redoubler d'efforts vers d'autres pays, vers d'autres pays qui sont souvent plus concurrentiels sur le plan des structures et notamment des salaires, vers d'autres pays qui sont souvent aussi plus difficiles en raison des risques qu'ils présentent du point de vue des conditions de règlement. Tout cela exige des études et des travaux qui ne peuvent être menés, je crois, au stade du pratique, au stade du concret, que dans ce centre national du commerce extérieur.

Sur l'ensemble de notre politique commerciale, il se pose encore beaucoup de problèmes.

J'aurai l'occasion d'indiquer demain, à Genève, à l'assemblée du G. A. T. T., quelle est la position sur le plan international du Gouvernement français au regard, non seulement de la politique commerciale touchant les produits industriels, mais de la politique commerciale relative aux produits agricoles.

Dans ce dernier domaine, beaucoup de choses sont à dire, en partant de la nécessité politique agricole commune de l'Europe, dont le Sénat a souvent discuté, en allant jusqu'à la coopération la plus étroite et plus efficace, qui est désirable entre les grands pays du monde libre.

J'espère, en cette circonstance, apporter une contribution, modeste mais positive, à la défense de nos intérêts sur ce point. (*Applaudissements au centre, à droite et sur certains bancs à gauche.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous allons examiner les crédits concernant la section III. — Affaires économiques du ministère des finances et des affaires économiques figurant aux états C et D.

J'en donne lecture :

ETAT C

(*Dépenses ordinaires. — Mesures nouvelles.*)

« Titre III (moyens des services) : 37.665.656 nouveaux francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(*Le titre III est adopté.*)

Mme le président. « Titre IV (interventions publiques) : 7 millions 124.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

ETAT D

(*Dépenses en capital. — Mesures nouvelles.*)

Titre V :

« Autorisations de programme : 1.824.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 1.380.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

Finances et affaires économiques.

IV. — COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN

Mme le président. Le Sénat va être appelé à examiner les dispositions du projet de loi concernant le commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité.

Dans la discussion générale, la parole est à M. André Armengaud, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

M. André Armengaud, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Messieurs les ministres, mes chers collègues, le budget du commissariat au plan est un budget modeste. Il s'agit essentiellement, d'une part, d'un budget de fonctionnement des services qui s'élève *grosso modo* à 3 millions et quelques de nouveaux francs, d'autre part, d'action économique qui s'élève à quelque 8 millions de nouveaux francs. L'an dernier, ce budget atteignait un total de 11.445.231 nouveaux francs ; cette année, il doit atteindre 12.161.925 nouveaux francs. Il s'agit donc de majorations très faibles et pour un poste dans l'ensemble peu important, eu égard au total des dépenses budgétaires.

Mon intervention sera brève et se divisera en deux parties : la première concernera l'analyse rapide des crédits et les observations que la commission des finances a cru devoir y faire ; la deuxième portera, une fois de plus mais très rapidement aussi, sur la philosophie du plan et les impressions de la commission des finances quant à la manière dont le Gouvernement a peu répondu à ses préoccupations pourtant exprimées plusieurs fois à cette tribune soit par votre rapporteur, soit par certains de ses collègues.

En ce qui concerne les moyens des services, la majoration des crédits est excessivement faible. Il est question de créer uniquement, pour l'établissement des plans régionaux et leur accélération, huit emplois nouveaux et, pour la mise en place du commissariat à l'aménagement de la région parisienne, de cinq emplois nouveaux. Sur ces deux points, la commission n'a pas fait d'observations.

En ce qui concerne les interventions publiques, les crédits comportent, d'une part, une subvention au centre de recherches et de documentation sur la consommation, le C. R. E. D. O. C., dont M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur a pu dire tout à l'heure la grande utilité en ce qui concerne l'étude d'un certain nombre de marchés et des besoins du consommateur.

Le crédit, néanmoins, sera quelque peu augmenté de manière à pouvoir développer encore les enquêtes sur les besoins des consommateurs, sur l'orientation française de la consommation. Cela me paraît en effet raisonnable, étant donné que c'est de la consommation que dépend, dans une certaine mesure, l'orientation de quelques productions.

En ce qui concerne la subvention à l'association française pour l'accroissement de la productivité, le crédit de 1.500.000 nouveaux francs est reconduit tel quel et la subvention aux centres régionaux de productivité est maintenue à 150.000 nouveaux francs.

Quant à la subvention tendant à favoriser le développement de la productivité du chapitre 44-14, le projet du Gouvernement prévoit le maintien de la subvention au taux précédent, c'est-à-dire à 6 millions de nouveaux francs. C'est uniquement sur cette question que la commission des finances a fait une observation en demandant la suppression de ce dernier poste. Il est évident que, comparée à l'ensemble du budget du plan, la suppression d'une subvention de 6 millions pour favoriser le développement de la productivité réduit de près de 50 p. 100 le budget global du commissariat au plan et sans doute le Gouvernement voudra-t-il nous donner des explications à cet égard sur les raisons du maintien de fait de ce chapitre.

Toujours est-il que l'opinion de la commission des finances, telle qu'elle est exprimée dans le rapport, est la suivante : au moment où la progression de la productivité a été manifeste, il est apparu normal à la commission que ce soient les industriels eux-mêmes, ou les professions qui en financent la plus grande part. Notre collègue M. Louvel à fait observer, en effet, qu'autant, au moment où ont été signés les accords avec les Etats-Unis pour le développement de la productivité en Europe dans le cadre du plan Marshall, il était normal que toutes les professions fussent encouragées par la puissance publique pour accroître leur productivité, autant maintenant que le mouvement était lancé, il appartenait à l'industrie de continuer l'effort engagé par la puissance publique.

Néanmoins lorsque l'on examine les détails des crédits tels qu'ils ont été utilisés en 1961, on se rend compte de la très grande utilité de quelques-uns de ceux-ci.

En particulier pour 1962, le projet de création puis le fonctionnement normal du centre national de l'automation est une chose qui mérite considération.

En effet, dans le monde entier, dans le monde moderne, la tendance à l'automation est croissante. Il est fondamental que la France, à cet égard, sache faire un effort de diffusion suffisant, ne serait-ce que parmi ses industries, pour attirer l'attention des industriels sur l'importance de cette question et ses conséquences sociales.

De même, on envisage de mettre au marche, en février prochain, un Institut national de recherche et de développement comme il en existe dans d'autres pays industriels, notamment aux Etats-Unis. C'est là aussi une bonne idée que de lier recherche et expansion industrielle.

On envisage également d'accroître les moyens de l'Institut national de prévision économique, ne serait-ce que pour encourager l'ensemble de l'industrie à comprendre la nécessité de la prévision économique pour l'établissement de ses propres programmes d'action.

Par conséquent, lorsque l'on regarde certains postes du chapitre 44-14, on peut admettre leur utilité. Néanmoins l'observation générale de notre collègue demeure en raison de l'utilité bien moindre d'autres chapitres relevés dans le rapport de votre commission ; aussi la commission des finances l'a suivi, d'autant plus que dans le même temps où on voit la productivité française se développer sensiblement, nous entendons les instances gouvernementales, en l'occurence le Premier ministre, déclarer tout net que puisque les entreprises, en accroissant leur productivité, ont augmenté les salaires de leur personnel, il convient de les pénaliser par l'impôt.

Il est vraiment paradoxal que, dans le même temps où les industries et l'agriculture augmentent leur productivité, elles soient avec leur personnel pénalisées du point de vue fiscal parce qu'elles auront réparti à leur personnel une partie du fruit de l'augmentation de la productivité. Ce paradoxe de la politique gouvernementale, qui ne nous étonne d'ailleurs qu'à moitié, nous a amenés à maintenir notre réserve sur le bien fondé, dans l'état actuel des choses, des crédits prévus au chapitre 44-14.

Voilà, mes chers collègues, les explications que je vous devais sur le projet de budget en ce qui concerne son aspect comptable.

Sur le plan plus général, le rapport de la commission des finances a relevé de nouveau la différence qui existait entre le principe même d'une politique du plan et les aspects généraux de l'économie française. Il nous est apparu une fois de plus que la définition dans un plan des activités des différents secteurs économiques si elle n'entraînait pas d'intervention à l'intérieur de chaque secteur pour fixer à chacun d'eux sa tâche, il avait néanmoins pour contrepartie la fixation à chaque secteur pris dans son ensemble d'objectifs précis. Il faut en effet tenir compte du retard de certaines activités professionnelles par rapport à d'autres et M. le ministre des finances ne me démentira pas, si je compare le développement de certains secteurs industriels français.

Autant les industries chimiques, pétrolières, électroniques nouvelles ou de l'aviation ont fait en France d'immenses progrès, autant l'industrie mécanique est demeurée, en dépit de brillantes réussites individuelles assez négligées par l'Etat, si certaines techniques les plus modernes ont été très bien employées par tels ou tels industriels, l'ensemble de l'industrie mécanique française n'a pas bénéficié du concours et de la bienveillance systématique que nous aurions souhaité de la part de sa clientèle française que des pouvoirs publics.

Cela me permet d'ailleurs de revenir d'un mot sur le budget que vous avez déjà voté ce matin. Notre collègue M. Desaché a parlé avec une certaine satisfaction de la situation de la balance des comptes. Lorsqu'on regarde d'une façon plus détaillée la structure de celle-ci, on constate — témoin des études faites par le ministère des finances et ses services — que dans le domaine des biens d'équipement, notre balance commerciale à l'égard des pays industrialisés est toujours négative et, à l'égard des pays en voie de développement, notre balance est très en retard, quoique positive, par rapport à celle de nos voisins, comme l'Allemagne, la Grande-Bretagne ou l'Italie. Cela au point que la question est posée de savoir si des efforts ne doivent pas être entrepris par le Gouvernement pour inciter telle ou telle branche de l'industrie mécanique à faire les efforts de création de prototypes et matériels nouveaux qu'elle n'a pu effectuer, faute de moyens de recherches, d'ingénieurs et d'investissements.

La Grande-Bretagne est devant le même problème. Un livre bleu récent du Gouvernement britannique a fait des études très précises sur l'évolution de la machine-outil. Les mêmes études devraient être faites en France pour savoir dans quelle mesure nous ne sommes pas abusivement importateurs de certains types de matériel, alors que nous pourions les fabriquer, avec les moyens que nous avons.

Les études faites par les services du ministère des finances et des affaires économiques sont, à cet égard, peu encourageante. Elles laissent entendre qu'il faut que nous fassions un effort, mais aussi que ses recommandations ne sont pas transposées dans la réalité.

Cet effort est d'autant plus important que, si l'on se réfère au rapport dont j'ai déjà parlé à cette tribune, celui de M. Seymour Melman établi au titre de l'O. E. C. E. sur l'évolution de l'industrie soviétique de la machine-outil, on constate que, dans ce domaine, les pays européens ont pris du retard et que, si nous ne faisons pas ce qu'il faut pour remettre cette industrie au niveau le plus élevé de la technique, nous risquons d'en payer le prix d'ici un certain nombre d'années.

Sans doute le Gouvernement a-t-il prévu, au titre de sa programmation, une politique de quasi-contrats pour cette industrie des biens d'équipement. Mais, si j'en crois les renseignements que nous a fournis M. le ministre lui-même, qatre quasi-contrats seulement ont été conclus avec l'industrie, ce qui paraît excessivement modeste vu les besoins d'expansion de certaines activités industrielles

Je rappelle à cet égard que la commission des finances, lorsqu'elle avait rapporté il y a deux ans, le projet de loi modifiant la réforme fiscale et l'aide à l'investissement, avait proposé la création d'une société nationale de production de biens d'équipement pour l'étude et la mise au point des prototypes dont la France aurait besoin, quitte à faire fabriquer ensuite les séries par l'industrie privée.

M. le ministre des finances et des affaires économiques, ainsi que M. Giscard d'Estaing, avait bien voulu nous répondre que notre proposition serait mise à l'étude. Deux ans se sont écoulés sans que cette étude, semble-t-il, ait progressé. C'est pour cette raison que la commission des finances se demande dans quelle mesure la politique du commissariat au plan, disons quelque peu timide ou débonnaire, ne porte pas la marque d'un grand détachement à l'égard des contraintes pécuniaires dans certaines industries.

Nous sommes pourtant à un moment où en raison de l'ensemble des charges de la nation, le rôle du commissariat au plan est de faire les grands arbitrages nécessaires entre les différentes branches de la production et de la consommation, compte tenu des nécessaires transferts intérieurs ou de notre politique extérieure. Ces données sont fondamentales, mais elles n'apparaissent pas dans la politique gouvernementale qui laisse libre le choix du client entre importation et production nationale.

Nous n'avons enfin connaissance de ce que sera le IV^e plan que par ce qu'ont relaté les journaux, tout au moins avant le débat au Conseil économique.

M. Tron nous a dit il y a quelques jours à cet égard, au nom de la commission des finances, que puisqu'il y a un Parlement et que parmi les membres des assemblées il en était qui avaient été à l'origine des travaux du commissariat au plan, il s'étonnait qu'on ne leur ait pas demandé de participer aux études du IV^e plan. Il faut, en effet, que le pays comprenne les impératifs de la nation et quels sont les transferts d'activité et de production nécessaires pour assurer le meilleur emploi des ressources nationales. Sur ce point nous n'avons pas eu d'apaisements depuis deux ans, alors qu'à deux reprises nous avons traité la question dans les rapports de la commission des finances.

Enfin, si nous prenons des industries en pleine expansion, dont la marche est excellente, et je prendrai comme exemple l'automobile, le commissariat au plan laisse les différents constructeurs français procéder à des investissements immenses pour fabriquer des voitures dont les caractéristiques sont tellement voisines qu'on peut à peine les distinguer, et cela au moment où de grands efforts de spécialisation et de concentration se font dans des pays concurrents, notamment en Grande-Bretagne, par d'immenses fusions, et aussi en Allemagne.

J'ai l'impression que le commissariat au plan, comme l'a dit M. Massé dans une conférence faite à Londres il y a plusieurs mois, fait une politique fondée sur la bonne volonté et le charme ; ce n'est pas de mise : en raison même des charges bonnes ou mauvaises imposées à la France, il faut un plan plus impératif et contraignant qui guide chaque industrie dans la voie nécessaire au milieu de l'ensemble des tâches imposées à la nation.

C'est en raison de ces différentes considérations que nous sommes préoccupés, monsieur le ministre des finances, du manque de vigueur du plan comme du fait que le Parlement n'ait pas été associé à l'élaboration du quatrième plan. Nous savons très bien que vous n'êtes pas personnellement responsable de cette situation. Vous êtes le ministre des finances d'un Gouvernement qui a sa structure, sa philosophie. Cette philosophie nous paraît, quant à nous, membres de la commission des finances, dépassée — j'emploie une expression très modeste et mesurée — par rapport aux événements.

Enfin, sur le plan de développement régional qui a été évoqué tout à l'heure par M. Coudé du Foresto, comme en commission par M. Edouard Bonnefous, nous n'avons pas senti non plus que les travaux du plan fassent apparaître clairement comment il entend redistribuer les fabrications complétives des besoins de certaines régions et les possibilités de main-d'œuvre qui s'ouvrent du fait de la croissance démographique ou du retour de Français d'Afrique du Nord.

Pour toutes ces raisons, nous sommes inquiets de la manière dont s'articule le plan sur l'ensemble de l'économie de la nation. Il était bon, monsieur le ministre, que la commission des finances vous le répète. Elle sait que nous ne discutons aujourd'hui qu'un simple budget de fonctionnement et que ce n'est pas le moment de créer des difficultés particulières au commissariat au plan car, après tout, qu'il soit contraignant ou simplement indicatif, un plan est nécessaire.

Nous voudrions simplement qu'en vue de l'avenir de la France, de l'avenir de la jeunesse, la politique du commissariat au plan soit beaucoup plus ferme, à condition aussi qu'elle nous soit préalablement expliquée autrement que par les journaux. Nous voudrions qu'il soit permis aux membres de la commission des finances et de la commission des affaires économiques et du plan de suivre, avec les services du commissariat au plan, l'évolution et de voir dans quelle mesure les déficits que j'ai indiqués à titre d'exemple dans certaines productions ne pourraient pas être supprimés par une orientation différente de l'économie, ou par des incitations précises du Gouvernement, ou par le développement d'une politique de quasi-contrats.

C'est sous le bénéfice de ces observations que la commission des finances vous demande, compte tenu de l'amendement qui sera déposé et défendu tout à l'heure, de voter le budget du commissariat au plan. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre des finances.

M. le ministre des finances. Mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai écouté comme toujours, avec beaucoup d'intérêt, les observations développées par M. Armengaud sur ce budget, comme il le dit, très modeste, mais derrière lequel se dessine le profil du prochain plan. Qu'on me permette de dire que, touchant le contrôle, que j'ai toujours dit nécessaire, du Parlement sur le plan, les assemblées, cette année, auront davantage de satisfactions que par le passé. Je veux dire par là que le plan — et, comme vous le savez, une prolongation de session sera prévue si nécessaire — sera soumis, avant la fin de la présente année, non seulement aux commissions, mais aux assemblées, pour être, dans son ensemble, ratifié par elles.

Tel n'a pas été le cas, comme on le sait, pour tous les plans antérieurs et ceux-là mêmes qui ont été précédemment votés ne l'ont été parfois qu'après le début de la période à laquelle ils s'appliquaient. Je crois donc que nous marquerons, du point de vue de la procédure, un progrès.

Quant à l'élaboration du plan, M. Armengaud s'est un peu plaint — de façon débonnaire — de ce que le Parlement n'ait été informé jusqu'à présent des travaux des commissions compétentes que par les journaux. Qu'il me permette de lui dire que ce cas a été celui du Gouvernement en général, à l'exception bien entendu du ministre des finances, car le Gouvernement n'a été appelé à trancher sur l'ensemble du IV^e plan qu'au cours du dernier conseil des ministres. Cela étant, je dois être entendu par

les commissions à partir de la semaine prochaine et je fournirai toutes indications nécessaires sur le sujet.

Quant à l'élaboration du plan, il va de soi que je sais la part considérable qu'un certain nombre de membres des assemblées ont prise à la préparation de l'atmosphère nécessaire à cette conception moderne du plan. Mais je ne crois pas me tromper en disant que les commissions qui ont préparé dans les différents secteurs les travaux des plans successifs ont toujours été des commissions techniques. Tel a été le cas également cette fois-ci.

Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'une économie que j'ai qualifiée, en me remémorant les enseignements reçus dans ma jeunesse, d'interventionniste.

Certes, il n'y a pas un côté rigoureusement contraignant dans le plan, encore qu'en prononçant ces mots M. Massé usait peut-être encore de son pouvoir de séduction. Cependant les cadres fixés pour l'ensemble des différents secteurs sont des cadres auxquels adhèrent, après de longues discussions, les chefs d'entreprise. Ils présentent plus que la valeur d'une indication, ne serait-ce que par l'effet de conviction qui se dégage d'études réalisées en commun.

Nous avons obtenu, d'ailleurs, des résultats des plus satisfaisants dans un certain nombre de secteurs, d'abord dans les secteurs de base essentiels qu'il s'agissait de reconstruire après la dernière guerre, et maintenant dans d'autres secteurs où s'effectue une concentration des moyens bien visible à travers les annonces de transformation ou de fusion des entreprises, une concentration de moyens et aussi une répartition des tâches. Cela est très clair.

C'est peut-être moins clair dans le cas visé par Armengaud, celui de l'industrie automobile, mais je ne crois pas que la comparaison qu'il a faite avec l'Allemagne et l'Angleterre soit entièrement valable. Nous assistons, en effet, à des concentrations d'entreprises importantes dans ces deux pays, mais combien y avait-il par exemple en Angleterre d'entreprises fabriquant des automobiles jusqu'à ces dernières années ? Un nombre assurément plus élevé que chez nous. Des problèmes subsistent cependant dans ce domaine et nul plus que moi n'en est conscient. Il faut méditer le futur de l'industrie automobile, en fonction non pas d'un arrêt peu vraisemblable des besoins dans le continent européen, que de la possible diminution des exportations, en particulier vers le tiers monde, qui lui aussi fabriquera tôt ou tard des automobiles, et probablement dans les conditions de prix de revient moins élevés. C'est là que se trouve, à mon avis, le vrai problème.

Nous revenons ainsi par ce canal aux considérations relatives au commerce extérieur, que j'ai développées tout à l'heure. J'en profite pour compléter mes explications par une information, bonne en soi, je crois, qui intéressera la commission des finances. Nous avons réalisé ces jours-ci, après de longues études, une très grande simplification du formalisme douanier qui va diminuer par centaines de mille le nombre des documents utilisés et qui permettra, je l'espère, l'année prochaine, à votre commission des finances d'enregistrer supplémentairement quelques économies de personnel auxquelles elle sera sensible.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Nous nous en féliciterons, monsieur le ministre.

M. le ministre des finances. Enfin une dernière question très précise a été posée par M. Armengaud à propos des crédits pour la productivité. Je m'en expliquerai, s'il le permet, au moment où son amendement sera appelé. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La discussion générale est close.

Je donne lecture de la partie de l'état C relative au commissariat général du plan.

ETAT C

DÉPENSES ORDINAIRES. — MESURES NOUVELLES

« Titre III (moyens des services) : + 463.034 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Titre IV (interventions publiques) : + 300.000 nouveaux francs ».

Par amendement n° 66, MM. André Armengaud et Marcel Pellenc, au nom de la commission des finances, proposent de retrancher de ce crédit un montant de 6 millions de nouveaux francs et de le ramener à — 5.700.000 nouveaux francs.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. André Armengaud, *rapporteur spécial.* Mes chers collègues, je n'ai pas l'intention de reprendre à nouveau mes explications. J'ai dit tout à l'heure pour quelles raisons la commission des finances estimait utile de faire un abattement de 6 millions de nouveaux francs sur le chapitre 44-14. Je n'ai pas l'intention d'insister et j'attends la réponse de M. le ministre des finances.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des finances. M. Armengaud et la commission des finances proposent de réduire de 6 millions de nouveaux francs l'ensemble du budget du plan, cette réduction devant s'appliquer à la ligne affectée au développement de la productivité.

C'est toujours, pour un ministre des finances et plus spécialement s'agissant de ce budget, une situation assez émouvante que de se trouver en présence d'une proposition d'économies visant ses propres chapitres. (*Sourires.*)

A priori, il ne peut que lui être favorable pour des raisons de principe que je n'ai pas besoin de développer. Au surplus, à ces raisons de principe s'en ajoute une autre : c'est que ces dépenses, ces subventions ont été faites à l'origine en vertu d'un accord conclu entre la France et les Etats-Unis, comme une des contreparties de l'aide Marshall qu'à l'époque nous recevions et que, bien évidemment, nous ne recevons plus. Il y a donc là un argument supplémentaire que M. Armengaud n'a pas employé mais dont il eût pu se servir.

Reste à savoir si ces subventions sont utiles. M. Armengaud nous a dit en substance : des progrès considérables ont été réalisés dans le domaine de la productivité ; on les célèbre année après année ; pourquoi, dès lors, ne pas laisser maintenant aux entreprises le soin de poursuivre ces efforts et ces travaux et d'améliorer par leurs seuls moyens cette productivité indispensable ?

Je lui dirai que, peut-être, une certaine distinction doit être opérée entre les grandes entreprises qui, en général, ont le moyen de pourvoir aux frais que représentent des études de productivité, ou des améliorations de productivité, et les entreprises plus modestes qui, non seulement ne disposent pas toujours des mêmes moyens, mais quelquefois, par suite d'un respect trop excessif de leurs traditions, voire de leurs conformismes, ne sont peut-être pas portées à accomplir tous les progrès qu'elles pourraient faire si elles voulaient bien s'en donner la peine.

Tel est, en effet, l'emploi qui est fait des subventions. Ces subventions sont consacrées à des études et recherches sur la mesure de la productivité, sur les techniques d'organisation et de gestion, sur l'adaptation de la machine à l'homme, sur l'étalement des horaires de travail.

J'attire l'attention du Sénat sur le fait que les subventions en cause sont réparties surtout dans les provinces. En bénéficient, notamment, les centres régionaux de productivité de Toulouse, de Limoges, de Bourgogne, de Marseille, de Bordeaux, le comité d'action pour le progrès économique et social haut-rhinois, etc.

Dans ces conditions, je ne peux pas croire que ces subventions aient été entièrement dépourvues d'efficacité ; je sais qu'elles ont contribué à ouvrir les yeux de beaucoup d'industriels moyens sur ces problèmes, qu'elles ont eu souvent leur utilité.

Je comprends, d'autre part, les préoccupations de M. Armengaud. Je m'en remets à la sagesse du Sénat quant au vote de l'amendement, mais, dans la mesure où l'amendement serait voté, je me réserverais, et on me comprendra, au cours de la navette, de proposer par voie d'un nouvel amendement à l'Assemblée nationale, et ultérieurement ici, un crédit, moindre peut-être, mais qui permettrait, après un nouveau tri entre ces subventions, de maintenir une action dont je ne crois pas qu'il faille d'un seul coup briser la continuité. (*Applaudissements.*)

M. André Armengaud, *rapporteur spécial.* Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Armengaud, rapporteur spécial.

M. André Armengaud, *rapporteur spécial* Je remercie M. le ministre des finances de ses explications et j'avais moi-même, dans l'exposé que j'avais fait à la tribune, indiqué que, dans l'ensemble des dépenses qui étaient envisagées sur le chapitre 44-14, certaines paraissaient raisonnables et utiles, mais que, pour d'autres, il y avait matière à reconsidérer la situation.

Je pense donc que la sagesse est de se rallier à la suggestion de M. le ministre des finances et de suivre en la matière la commission des finances recommandant la suppression du crédit. Au cours de la navette nous étudierons avec le Gouvernement quels sont les postes sur lesquels nous pourrons maintenir les subventions proposées et arriver ainsi à une réduction raisonnable.

Mme le président. Je vais mettre aux voix l'amendement.

M. Raymond Bonnefous. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Bonnefous, pour explication de vote.

M. Raymond Bonnefous. Madame le président, j'ai demandé la parole pour dire à mon ami M. Armengaud que je voterai contre son amendement. En effet, les régions dont la situation économique est précaire ont été très sensibles, à l'heure où l'on ne parle que d'économie régionale, à l'aide si efficace que le commissariat à la productivité d'abord, la section de productivité du commissariat au plan ensuite, leur ont apporté. Nous avons essayé, dans nos centres régionaux, d'utiliser au maximum ces moyens d'action. C'est, croyez-le, de l'argent bien placé et nous souhaitons que cette politique soit continuée car l'œuvre est loin d'être terminée.

Je voterai donc contre l'amendement.

M. Paul-Jacques Kalb. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

Mme le président. La parole est à M. Kalb pour explication de vote.

M. Paul-Jacques Kalb. J'approuve entièrement les explications de M. Bonnefous et pour les mêmes raisons je voterai contre l'amendement.

M. André Armengaud, *rapporteur spécial.* Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. André Armengaud, *rapporteur spécial.* Quand on regarde le détail des dépenses de l'an dernier on lit par exemple « organisation de sessions de perfectionnement à l'usage des voyageurs et représentants de commerce : 4.500 francs ».

Vous me direz que c'est une somme insignifiante. Je vous répondrai que si l'on ne fait pas certains peignages de ces dépenses, on assistera à la survivance de petites opérations de ce genre qui n'intéressent nullement les régions auxquelles M. Raymond Bonnefous a fait allusion et qui continueront à figurer au budget. Je crois que la proposition de la commission des finances est raisonnable.

Mme le président. Il n'y a pas d'autre explication de vote ?

Je mets aux voix l'amendement, sur lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. Personne ne demande la parole sur le titre IV, avec la somme de + 300.000 nouveaux francs ? »

Je le mets aux voix.

(*Le titre IV, avec cette somme, est adopté.*)

Mme le président. Nous en avons terminé avec le budget des finances et affaires économiques.

Coopération (*suite*).

Mme le président. Le Sénat va être appelé à poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant la coopération, par la discussion des crédits figurant aux états C et D.

J'en donne lecture.

Etat C

(*Dépenses ordinaires. — Mesures nouvelles.*)

« Titre III (Moyens des services) : + 58.601.645 nouveaux francs. » (*Adopté.*)

« Titre IV (Interventions publiques) : + 36.575.830 nouveaux francs ». (*Adopté.*)

Etat D.

(*Dépenses en capital. — Mesures nouvelles.*)

« Titre V :

« Autorisations de programmes : 6.000.000 de nouveaux francs. » (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 3.000.000 de nouveaux francs. » (*Adopté.*)

« Titre VI :

« Autorisations de programme : 428.500.000 nouveaux francs. » (*Adopté.*)

« Crédits de paiement : 190.000.000 de nouveaux francs. » (*Adopté.*)

Le Sénat a terminé l'examen des affaires qui étaient prévues à l'ordre du jour de ce matin.

La séance va être maintenant suspendue. Elle sera reprise à quinze heures pour l'examen des budgets de l'aviation civile et la marine marchande, la suite de la discussion du budget de l'intérieur ne devant avoir lieu qu'en séance du soir.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à onze heures trente minutes, est reprise à quinze heures quinze minutes sous la présidence de M. Gaston Monnerville.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

— 4 —

DECISION DE M. LE PRESIDENT DU SENAT

(Budget du ministère de l'agriculture.)

M. le président. Au cours de la séance du 24 novembre, M. le ministre de l'agriculture a opposé l'article 41 de la Constitution à l'amendement n° 100, initialement présenté par M. Pauzet au nom de la commission des affaires économiques, qui avait été retiré par M. Pauzet, mais repris par M. Naveau.

L'amendement a été réservé, pour permettre l'application de l'article 41 de la Constitution et de l'article 45, alinéas 4 et 5, du règlement du Sénat.

Il m'appartient donc de faire connaître au Sénat ma décision.

L'amendement litigieux est ainsi conçu : « Un conseil parlementaire de surveillance siégera auprès du fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles. »

Le rôle dévolu à ce conseil de surveillance, s'il n'est pas indiqué par le texte même de l'amendement, est défini par un passage du rapport pour avis de la commission des affaires économiques — au nom de laquelle l'amendement avait été primitivement déposé — exposant les motifs de l'amendement, et ainsi conçu : « Le Parlement doit être associé à la gestion de cet organisme plus directement et plus régulièrement que par les moyens épisodiques du contrôle budgétaire. »

Ainsi, il résulte de ce texte que l'amendement ne tend pas seulement à l'établissement d'un moyen de contrôle parlementaire sur les dépenses publiques, mais que son but est de permettre que le Parlement soit associé à la gestion proprement dite du fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles.

Par ailleurs, il y a lieu de constater que la création de ce fonds et la détermination des règles de sa gestion, de la composition des organes qui le dirigent, ainsi que les modalités de préparation de son budget, résultent, non d'un texte législatif, mais d'un décret, le décret n° 61-827 du 29 juillet 1961.

Dans ces conditions, votre président est conduit à constater que l'amendement n° 100 n'est pas du domaine de la loi, puisque, d'une part, il tend en fait à compléter les dispositions d'un décret, et que, d'autre part, sa portée déborde le domaine du contrôle que le Parlement doit exercer sur les dépenses publiques. En effet, le Parlement *contrôle,* il ne *gère* pas.

Quel que soit l'intérêt qu'il peut présenter, cet amendement doit donc être considéré comme irrecevable.

— 5 —

LOI DE FINANCES POUR 1962

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Travaux publics et transports.

II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

M. le président. Le Sénat va être appelé à examiner les dispositions concernant l'aviation civile et commerciale.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en cette journée dominicale je vais essayer de tirer la philosophie du budget qui nous est présenté par M. le ministre des travaux publics et des transports, lequel navigue en ce moment, si j'ose dire, entre la Corse et Paris, et je vous donnerai le minimum de chiffres.

Je considère, en effet, qu'il nous appartient surtout de fournir des ordres de grandeur et de ne pas nous attarder aux centimes qui sont souvent exacts alors que les nombreux transferts et virements rendent les milliards beaucoup plus douteux.

On a pu dire, à l'Assemblée nationale, que ce budget était « un budget d'essoufflement ». M. le ministre des travaux publics et des transports a répondu, ou à peu près, qu'il s'agissait en réalité d'un « budget de consolidation ». Les quelques renseignements chiffrés que je vais vous donner vous permettront d'en juger. Le projet qui nous est soumis s'élève pour 1962, pour les dépenses ordinaires à environ 390 millions de nouveaux francs, comprenant pour 227 millions les moyens des services, titre III, et pour 162 millions les interventions publiques, en augmentation de 12,5 p. 100 sur les crédits de 1961, alors que cette augmentation était de 20 p. 100 en 1961 par rapport à 1960.

En réalité, les mesures nouvelles n'affectent que 10 millions de nouveaux francs pour le titre III et 17 millions de nouveaux francs pour le titre IV, soit moins de 5 p. 100 pour l'un et l'autre titres. Quant aux dépenses en capital, les autorisations de programmes et les crédits de paiement s'élèvent respectivement à 278 millions de nouveaux francs contre 257 millions en 1961, soit une augmentation de 8,2 p. 100, et à 284 millions contre 280 millions en 1961, soit une augmentation de 1 p. 100.

Nous constatons donc ici que l'augmentation relative en 1962 par rapport à 1961 est sensiblement le double de celle enregistrée en 1961 par rapport à 1960, soit 4 p. 100 pour les autorisations de programme. En revanche, les crédits de paiement accusent un fléchissement très important et tombent d'une augmentation relative de 8,2 p. 100 à 1 p. 100.

M. le ministre des travaux publics a également ajouté que, si cette augmentation relative était extrêmement minime, il s'agissait de consolider, comme je vous le disais tout à l'heure, l'effort exceptionnel accompli l'an dernier. Sur ce point, je ne suis pas d'accord avec lui. Nous nous trouvons dans un domaine qui, comme le budget du commissariat à l'énergie atomique, est essentiellement mouvant, dans lequel les progrès sont extrêmement rapides et dans lequel nous sommes obligés de suivre la cadence internationale, faute de voir disparaître cet instrument capital de prestige qu'est l'aviation française. Je dirai même qu'il s'agit là d'un élément essentiel de cette politique de grandeur à laquelle se rallient pour une fois bien volontiers une majorité de Français, car il s'agit d'une compétition technique et pacifique.

Or, l'avènement, puis la confirmation de l'ère de l'aviation à réaction imposent de cruelles incertitudes. Si, en matière d'automobile il est possible au ministre des travaux publics et des transports, ce que je déplore pour ma part, de limiter la vitesse, il n'en est pas de même dans l'aviation et, si mon âme de vieux fervent de l'aviation s'en réjouit, en revanche mon âme de financier s'en inquiète parfois un peu.

Les concurrents étrangers des compagnies privées ou nationales, et en particulier nos concurrents américains, ne se font pas faute d'adapter, dès que cela leur est possible, un matériel nouveau plus puissant en rayon d'action et en capacité et plus rapide, chaque fois qu'ils estiment, fût-ce au prix des sacrifices financiers que cela entraîne et qu'ils peuvent supporter, pouvoir porter ainsi un coup néfaste aux compagnies européennes. Or, les progrès du véhicule, que ce soit l'auto ou l'avion, ont devancé partout dans le monde l'infrastructure. Cela est encore plus marquant pour l'avion que pour l'auto car les progrès ont été si rapides qu'ils ont précédé, et de loin, les capacités d'absorption des places disponibles pour le public.

Je distinguerai quatre âges dans l'aviation. Nous avons connu l'aviation que j'appellerai hyposonique, c'est-à-dire l'aviation à moteur à piston dont les temps sont révolus, en ce qui concerne les grandes liaisons, l'aviation quasi-sonique qui est l'aviation actuelle et nous passerons d'ici 1968 très probablement à l'aviation supersonique, avec un appareil dont vous avez décidé, je crois, au cours d'un conseil des ministres qui remonte à 48 heures, d'entreprendre la réalisation, je veux parler du *Super-Caravelle* qui volera entre 2.000 et 2.400 kilomètres-heure avec un rayon d'action se situant entre 2.500 et 4.000 kilomètres. Puis vous passerez à l'aviation hypersonique, c'est-à-dire à l'aviation que les quatre compagnies de construction américaine sont en train de mettre au point et qui vers 1972 peut-être permettra de voler aux environs de 3.500 kilomètres-heure à des altitudes de 25.000 mètres.

Les problèmes qui se posent — c'est sur ce point que je veux axer mon intervention — sont tous issus de l'apparition de l'aviation à réaction. Ces servitudes sont de plusieurs ordres. Elles soulèvent d'abord des problèmes humains. Il s'agit de la formation de la vocation pour l'aviation. Et c'est ainsi que j'aborderai tout à l'heure le problème de l'aviation sportive et légère, le problème de l'accoutumance des Français à voler, ce qui me conduira à évoquer le problème d'Air Inter ; j'étudierai la question de la formation du personnel navigant et du personnel au sol, ensuite la question des infrastructures : les pistes, les télécommunications, la météorologie, le matériel. Enfin, j'aborderai les aspects financiers en soulignant la nécessité des accords nationaux et internationaux tels que Air Union, et les résultats financiers qui résultent de l'avènement de la réaction.

Voyons d'abord les problèmes humains. Je vous répète que je souhaite vous fournir une vue cavalière des problèmes qui se posent et qui d'ailleurs ont été évoqués en partie pour certains d'entre eux, dans le désordre de la discussion, par trois de nos collègues qui ont anticipé sur ce débat, je veux parler de MM. Bonnefous, Pinton et Dubois. En réalité, ils m'ont facilité la tâche puisque cela va me permettre d'abréger mon propos sur ces sujets.

Le problème qui se pose pour l'aviation sportive et légère est celui de l'éducation des jeunes. La commission des finances du Sénat, devant la modicité de certains crédits et en particulier de ceux qui sont accordés aux aéroclubs non agréés, avait émis l'idée que peut-être il serait plus sain de rattacher ce secteur au haut-commissariat à la jeunesse et aux sports. En effet, il s'agit d'obtenir des crédits importants. Il faut remplacer actuellement une flotte de planeurs qui est à bout de souffle. Nous avions la plus belle flotte de planeurs d'Europe, composée de plus de douze cents appareils. Il n'en reste plus que deux cent cinquante dans un état satisfaisant. Il s'agit également de doter cette aviation de planeurs biplaces permettant les études en double commande.

Tout cela, si nous y ajoutons le problème du parachutage, nous paraît être davantage du ressort du secrétariat à la jeunesse et aux sports. Or, hier, ou plutôt ce matin, M. le haut-commissaire nous a indiqué qu'un protocole venait d'être signé avec M. le ministre des travaux publics et des transports qui permettait d'apporter à ce ministère, qui reste chef de file, un certain nombre de crédits provenant du commissariat. Ce protocole résoudrait en partie seulement ce problème, mais j'aimerais bien avoir quelques précisions à ce sujet. Elles ne m'ont pas été fournies jusqu'à présent, pour la bonne raison que nous n'avons connu l'existence de ce document que ce matin. Je n'insisterai pas davantage sur le problème de l'aviation légère et sportive, sachant que les intervenants qui se succéderont à cette tribune tout à l'heure le feront pour moi et j'aborde immédiatement la question de la formation du personnel navigant et au sol.

Nous avons été très heureux d'apprendre que des solutions avaient été dégagées en ce qui concerne l'irritant problème qui opposait notre compagnie nationale en particulier à son personnel navigant. Actuellement des solutions ont été trouvées ; elles sont peut-être précaires, mais des contacts permanents sont maintenus et je pense qu'ainsi tout rentrera dans l'ordre.

Il n'en est pas tout à fait de même pour le personnel au sol et surtout pour le personnel technique et le personnel d'approche, dont la responsabilité devient de plus en plus lourde au fur et à mesure que la vitesse des avions s'accroît.

Dans ces conditions, nous aurions intérêt à ce que l'on évite dorénavant les grèves qui ont aggravé dans certains cas la situation d'Air France et que des contacts permanents soient pris car je ne pense pas que, pour ce personnel, les augmentations indiciaires normales soient suffisantes.

J'aborde la question d'Air Inter. Il s'agit de former, encore une fois, le public et de lui apprendre que l'aviation est actuellement un moyen de locomotion aussi sûr que les autres. M. Dubois et M. Pinton ont parlé de ce problème. Je l'évoquerai moi-même très rapidement, simplement pour m'étonner auprès de M. le secrétaire d'Etat aux finances — à qui je m'adresse à cette occasion et que je suis heureux de voir ici — que les 1.800 millions de nouveaux francs demandés par le ministère dit « dépensier » pour subvenir à un déficit qui était inévitable quand on a lancé Air Inter aient été refusés.

J'ai assisté à un certain nombre de réunions des chambres de commerce et de régions économiques. Toutes les chambres de commerce qui réclament actuellement le développement d'Air Inter, sont très émues de constater qu'elles sont obligées de faire les frais de la totalité du déficit.

D'autre part, il est vraiment anormal qu'Air Inter soit obligé de grignoter son capital sans avoir la possibilité d'acquérir un matériel convenable. A ce propos, il me semble qu'il faudrait peut-être faire porter ces efforts sur un matériel français plutôt que sur un matériel disparate et que les études concernant par exemple le *Super-Broussard* et le *Transall* en version civile pres-

surisée devraient être poussées de telle manière que l'on puisse mettre à la disposition de cette compagnie — et également à la disposition du trafic postal aérien — des avions de capacité moyenne atterrissant sur des terrains courts et moins bien équipés. Ces avions seraient ainsi plus conformes aux exigences d'Air Inter et du trafic postal.

J'aborde rapidement le problème de l'infrastructure. L'aviation à réaction impose aux pistes des fatigues exceptionnelles. Je n'en veux pour preuve que la piste n° 3 d'Orly qui va devoir être doublée par une piste n° 4, à la fois parce que le trafic a augmenté et parce que la piste construite en 1946 donne des signes évidents de fatigue et que ces pistes nécessitent un entretien fréquent.

Plus encore qu'en France, certains terrains à l'étranger, au caractère international, à la fois par leur situation et par la propagande, sont dangereux. Je voudrais que M. le ministre des affaires étrangères puisse faire des représentations à un certain nombre d'Etats, que je ne veux pas nommer mais dont les terrains sont bien connus dans le monde entier, afin que des remèdes soient apportés à cette situation qui n'est pas sans danger puisqu'elle a causé un certain nombre d'accidents.

Je signale que la piste de Pointe-à-Pitre a été prolongée et qu'elle est en parfait état ; mais j'anticipe peut-être sur l'intervention de M. Marie-Anne pour déplorer que rien n'ait été fait à Fort-de-France. Il aura l'occasion de développer ce point tout à l'heure.

Une autre question se pose : il va falloir songer à l'aviation supersonique. Si la *Super-Caravelle,* en admettant que cet appareil voie le jour en 1968, peut admettre les pistes actuelles, les avions hypersoniques, qui voleront aux environs de mach 3, seront obligés d'avoir recours à des pistes de 3.500 ou 4.000 mètres. Il faudra donc envisager la construction de pistes de ce genre ailleurs qu'au Bourget ou à Orly, ne serait-ce que pour la question du bruit qui deviendra intolérable pour les habitants des localités voisines. Voilà pour l'infrastructure concernant les pistes.

Quant à l'infrastructure relative à la météorologie et aux télécommunications, elle doit s'envisager, notamment pour les télécommunications, dans le cadre métropolitain et dans celui d'*Eurocontrol.* Le budget de cette association, qui groupe l'Allemagne fédérale, la France, le Benelux et le Royaume-Uni, s'élève à 8 millions de nouveaux francs. La quote-part française doit avoisiner 2 millions et demi de nouveaux francs.

La commission des finances s'est émue en ce qui concerne certaines infrastructures et certaines exploitations telles que, par exemple, l'aérodrome de Bâle—Mulhouse, les stations de météorologie d'Islande ou du Groenland, de les voir passer, comme la totalité des crédits, d'*Eurocontrol* sous la houlette du ministère des affaires étrangères.

Il nous apparaît en effet que, si pour les discussions internationales, il est bon que le ministère des affaires étrangères intervienne il ne peut en aucune manière intervenir techniquement. Il serait extrêmement regrettable de le voir amené à créer un service technique spécial qui viendrait doubler celui du ministère des travaux publics et des transports.

Sur le matériel à disposition et sur son évolution, je dirai quelques mots du succès de *Caravelle,* de la nécessité de hâter la sortie de la *Caravelle Horizon* qui présenterait sur les types actuels que nous connaissons des avantages certains tant au point de vue du rayon d'action que de la vitesse et qui serait susceptible d'être mieux adaptée à certaines liaisons de moyen-courrier.

Je voudrais également souligner tous les avantages des *Caravelle* en service. Ils ont été reconnus si nous considérons les commandes qui viennent d'être passées par les Etats-Unis et qui nous permettent actuellement d'atteindre ces cadences qui, sans être celles de certaines grandes compagnies de construction aériennes mondiales, n'en sont pas moins fort prometteuses.

J'aborde maintenant le chapitre des accords internationaux et des accords nationaux. Il est certain que l'apparition des quadrijets avec des coefficients de remplissage qui s'amenuisent au fur et à mesure que le nombre de places disponibles et la rotation des appareils s'accroissent dans les proportions que vous connaissez puisque, pratiquement, un *Boeing* fait quatre fois le service que pouvait assurer un *Constellation,* entraîne des conséquences financières assez fâcheuses sur le budget des compagnies. Par voie de conséquence, nous en sommes amenés à souhaiter que des accords précis interviennent entre nos compagnies nationales, qui ont déjà conclu certains contrats de ce genre sur lesquels je reviendrai dans un instant, et les compagnies internationales.

Alors je voudrais, monsieur le ministre, par personne interposée m'adressant au ministre des travaux publics et des transports, lui demander où en est Air Union. Depuis trois ans que je rapporte le budget de l'aviation civile, j'en parle lors de chaque discussion, sans me faire aucune illusion sur la réalisation rapide de ce genre d'accords mais en souhaitant qu'ils voient enfin le jour.

Deux accords ont été conclus : l'un avec Air Algérie, dont la mise en pool avec Air France est assez prometteuse, et un autre, récent, avec la compagnie Aeros Portugueses pour l'exploitation, sous double indicatif, et je crois au moyen de *Caravelles* d'Air France, le solde du compte d'exploitation étant périodiquement réparti entre les associés. Je trouve qu'il s'agit là d'une formule très heureuse.

J'aborde maintenant la question de la fusion entre l'U. A. T. et la T. A. I.. Cette fusion, qui n'est pas mentionnée au budget qui nous est soumis, n'en est pas moins extrêmement intéressante parce qu'elle pose des problèmes concernant à la fois le stationnement des avions et leur réparation et parce qu'elle met en jeu certains des accords existant entre ces deux compagnies et Air France. Je prends un exemple : pour la route des Indes, l'accord qui avait été conclu entre la T. A. I. et Air France tombe *ipso facto* et, pour la ligne « Tour du monde », un préavis de six mois peut permettre également de faire tomber les accords. La commission souhaiterait vivement que des négociations soient entreprises dès que la fusion aura produit ses effets entre les compagnies U. A. T. et T. A. I. pour qu'on puisse revenir à une situation normale.

Les résultats financiers se sont ressentis de la baisse générale des coefficients de remplissage et cela pour toutes les compagnies du monde, Air France étant l'une des moins touchées. C'est ainsi que, pour un chiffre d'affaires prévu par Air France en 1961 de 6 milliards de francs en vertu des accords que vous connaissez tous et que j'ai longuement développés dans mes précédents rapports, il a été prévu, au budget de 1962, une subvention d'équilibre qui serait de l'ordre de 6 milliards d'anciens francs.

Parmi les autres questions évoquées et sur lesquelles je veux passer très vite, car j'arrive à la limite de mon temps de parole, je voudrais parler des accidents.

Le public a été assez ému ces temps derniers par la multiplicité des accidents dans le monde entier. Je dois dire que le pourcentage de ces accidents ne représente pas une proportion plus élevée que celle qui existait auparavant, si l'on tient compte de l'évolution du trafic. Les statistiques — mais on sait ce que valent les statistiques — indiquent que 60 p. 100 des accidents peuvent être attribués aux défaillances humaines, 20 p. 100 au matériel, 8 p. 100 à la météorologie et 12 p. 100 à des causes diverses.

Parmi les défaillances humaines, les difficultés dues à l'insuffisance de certaines approches, ainsi qu'à l'insuffisance de certaines pistes sont certainement à l'origine de quelques accidents attribués à tort aux seules défaillances humaines.

D'autre part, le problème des assurances se pose tout naturellement. Vous savez qu'à l'heure actuelle la somme attribuée aux victimes d'accidents — accidents qui heureusement ne sont pas toujours graves — s'élève forfaitairement à 40.900 nouveaux francs par personne. Un accord, qui n'a pas encore été ratifié prévoit de porter l'indemnité à 81.800 nouveaux francs. Air France s'assure pour une somme qui représente d'ailleurs 0,3 p. 100 de ses charges totales pour les accidents de personnes. Les appareils nouveaux sont assurés pour une somme globale de 19 millions de nouveaux francs, étant entendu que les appareils déjà amortis ne sont pas assurés.

Quelques questions ont été également évoquées, qui ne rentrent dans aucun des chapitres pouvant véritablement se raccrocher aux problèmes soulevés par l'apparition des quadrijets. Tout d'abord celle qui concerne l'A. S. E. C. N. A. (agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique) dans laquelle nous avons été heureux de constater l'entrée du Cameroun. Si le Mali n'y a pas encore adhéré, il n'en est pas moins vrai qu'il utilise les services de cette agence et que, par conséquent, la sécurité est parfaitement assurée dans ce territoire.

Je ne parlerai pas de l'aéroport de Paris, car mon collègue M. Bonnefous a largement développé cette question. Je me bornerai à indiquer que j'aimerais avoir des précisions de M. le ministre des travaux publics et des transports sur la liaison rapide entre l'aéroport d'Orly et le centre de Paris. En effet, au fur et à mesure que la vitesse des avions s'accroît, le public comprend mal que cinquante minutes suffisent pour aller à Genève alors qu'il faille s'y prendre deux heures à l'avance pour aller de Paris à Orly.

Je traiterai une dernière question, relative à l'immeuble de l'aviation civile.

La commission des finances n'a pas fait de réflexion particulière autre que celle-ci : elle aimerait que les crédits prévus pour le regroupement des différents services de l'aviation dans

cet immeuble ne soient pas dépassés dans la même mesure que ceux de l'immeuble de la radiodiffusion française où, véritablement, nous avons assisté à ce que je ne crains pas d'appeler une débauche de crédits.

Telles sont, mes chers collègues, en vous remerciant de m'avoir autorisé ainsi que M. le président à dépasser de sept minutes mon temps de parole, les conclusions de la commission des finances qui vous conseille d'adopter ce budget. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, il est très difficile d'intervenir sur un sujet technique après notre collègue M. Coudé du Foresto car il ne laisse rien dans l'ombre.

Cependant la commission des affaires économiques et du plan a pensé que, dans ce budget, il était bon d'examiner plus particulièrement trois points : le premier point est celui de la formation aéronautique des jeunes puisque dans le plan de M. Herzog aucun crédit n'est réservé à l'aviation civile alors que c'est tout de même un sport sous la forme du vol à voile, des écoles de pilotage et des écoles de parachutage, et qui occupe une place importante dans les préoccupations de notre jeunesse. On a bien mis en avant l'argument qu'il ne fallait pas que les crédits publics permettent de voler dans des conditions particulièrement avantageuses à des gens dont la situation de fortune leur permettait d'avoir des avions et dont ils faisaient payer une partie des charges d'entretien par les aéro-clubs. C'est la raison pour laquelle nous insistons particulièrement sur les crédits qui paraissent nécessaires pour rémunérer des professeurs et des moniteurs qui, dans les aéro-clubs, assureront la formation des jeunes pilotes.

Nous avons eu l'occasion, parlant avec des pionniers de l'aviation dernièrement, d'évoquer un problème esentiel. Ils nous disaient combien il était important de commencer par le vol à voile. Le vol à voile permet d'utiliser les conditions naturelles et de développer une grande maîtrise de soi chez le pilote. Or les subventions de l'Etat pour l'acquisition d'une flotte de planeurs complètement dépassée et démodée sont à peine de 60 p. 100, ce qui laisse 1.500.000 francs à la charge des aéroclubs, ce qui est beaucoup trop lourd pour eux.

Enfin la commission des affaires économiques et du plan souhaiterait que l'essence utilisée par les aéroclubs soit complètement détaxée — il s'agit d'une dépense de 100 millions d'anciens francs — ce qui allégerait considérablement le prix de l'heure de vol.

Le deuxième aspect sur lequel votre commission s'est particulièrement arrêtée concerne les constructions aéronautiques. Puisque nous sommes au stade où l'aviation cesse d'être une aviation à piston classique pour devenir une aviation à réaction et peut-être demain une aviation supersonique, le succès remporté par *Caravelle* dans le monde entier, le fait qu'aucun accident grave ne soit arrivé à ces appareils sont certainement de nature non seulement à rehausser le prestige français, mais sont encore de nature à assurer une exportation de matériel fort intéressante et par conséquent des rentrées de devises importantes.

Mais on ne peut pas s'arrêter et si l'on pense que des Etats voisins, comme l'Angleterre — avec laquelle d'ailleurs je pense qu'à l'échelon gouvernemental des contacts ont déjà été pris — se préoccupent de construire un avion supersonique, que les Etats-Unis eux aussi ont en programme la réalisation d'un avion supersonique, on ne peut que se réjouir de la décision de principe qui a été adoptée dans un récent comité interministériel, en souhaitant que cette décision de principe devienne très prochainement une réalité pour la construction d'un avion *Caravelle* supersonique. Ceci est fort important, car la *Caravelle* supersonique qui aurait une vitesse commerciale d'environ 2.000 kilomètres à l'heure peut être construite avec des alliages sensiblement voisins de ceux qui ont été utilisés jusqu'à présent par la société Sud-Aviation. Les machines-outils employées pourraient être les mêmes en grande partie. C'est un avion qui pourrait sortir en 1967-1968. La dépense n'en serait pas considérable puisqu'il suffirait d'environ 10 milliards par an pendant six ans et de 70 milliards pour la fabrication de la pré-série. Cette notion de délai est très importante puisque l'avion américain en projet, qui serait fait en acier spécial, qui marcherait à une vitesse beaucoup plus importante — mach 3 — qui serait un avion long-courrier, ne pourrait sortir qu'en 1972 ou 1974 par suite de la nécessité de modifier complètement toutes les chaînes de fabrication.

Or si nous constatons, sur le plan de l'économie, quels sont les chiffres qui ont été ceux de la mise en service du *Boeing*, lorsque le petit *Boeing* a été mis en service sur l'Atlantique Nord, alors qu'il traversait l'Atlantique Nord avec une escale, nous voyons que les coefficients de remplissage de la Pan-American qui utilisait cet appareil sont passés de 61 à 75 p. 100. Pour fixer le pourcentage en valeur, il faut dire qu'une baisse du coefficient de remplissage d'Air France, qui fait passer ce coefficient de 70 à 67 p. 100, représente une perte de recettes de l'ordre de 3 milliards. Il est, par conséquent, intéressant d'avoir un appareil qui serait certainement commandé très rapidement par toutes les compagnies étrangères, ou tout au moins une grande partie de ces dernières. Certaines compagnies américaines se sont préoccupées d'ailleurs déjà de savoir s'il était possible de prendre des options. Nous aurions là un débouché pour un appareil qui, pendant trois ou quatre ans, resterait pratiquement le seul sur le marché.

La commission des affaires économiques, avant que soit réalisé cet appareil supersonique, souhaite, comme l'a souligné M. Coudé du Foresto, que la *Caravelle horizon* — dont le rayon d'action est doublé par rapport au premier type de *Caravelle* — entre en service le plus rapidement possible.

Enfin, la commission, si elle s'est étonnée qu'aucun crédit n'ait été prévu pour la construction du *Breguet* 941-942, a été heureuse cependant de voir que la fabrication du *Super-Broussard* allait être poussée, puisque c'est un appareil qui permettrait de résoudre un certain nombre de problèmes qui se posent sur le plan des liaisons intérieures. C'est un appareil de 20 ou 25 places, qui peut permettre de réaliser des horaires mieux adaptés au trafic sur les liaisons intérieures.

Enfin, le dernier point sur lequel s'est penchée votre commission est celui des liaisons intérieures.

Dans un pays où l'aviation a vu le jour, pour ainsi dire, nous sommes toujours bien en retard dans ce domaine. Nous sommes considérablement en retard, d'une part parce que l'exploitation se fait avec un matériel qui n'est pas adapté, d'autre part, parce qu'elle se fait à des tarifs trop élevés pour qu'une clientèle moyenne puisse prendre l'avion, enfin, parce que, il faut bien le remarquer, les collectivités locales ne pourront pas indéfiniment couvrir le déficit d'Air-Inter.

Nous avions réclamé, l'année dernière, qu'un contrat intervînt entre l'Etat et cette compagnie, de telle sorte qu'elle puisse moderniser sa flotte, car elle ne pourra obtenir de crédits — c'est évident — que dans la mesure où son exploitation sera assurée pendant une certaine durée qui permettra l'amortissement de ce matériel.

M. le ministre des travaux publics qui, malheureusement, n'est pas là aujourd'hui, a indiqué à l'Assemblée nationale que cette période de couverture du déficit par les collectivités locales était une période de tâtonnement. Nous sommes surpris de voir que, dans une période de tâtonnement, ce soit une fois de plus les collectivités locales qui doivent essuyer les plâtres et surpris aussi de voir que, lorsque le déficit d'Air-Inter peut être comblé dans la proportion de 70 à 80 p. 100 par l'Etat par l'octroi d'une subvention de l'ordre de 200 millions, cette subvention est refusée alors que, pour des raisons de politique financière, on attribue des subventions beaucoup plus importantes aux transports en commun de la région parisienne, ce qui ne nous permet pas, à nous qui sommes loin de Paris, de bénéficier des avantages dont jouit la banlieue parisienne.

Ce problème des liaisons intérieures qui est pourtant essentiel ne sera résolu que si les tarifs ne sont pas prohibitifs. Les tarifs réclamés à l'heure présente sont supérieurs au prix d'un billet de chemin de fer de première classe, augmenté du prix d'un wagon-lit. Les appareils d'une capacité de 70 à 80 places ont des horaires mal commodes.

Il faut donc parvenir à une modernisation de la flotte qui n'est possible que si Air-Inter bénéficie d'une garantie de déficit par l'Etat et qui ne sera pas réalisée par l'achat de surplus comme il en a été par l'acquisition de cinq appareils *Viscount* d'Air-France, mais bien plutôt par l'acquisition de matériel français ou étranger par la fin d'une opération de troc avec Caravelle, cela permettrait d'obtenir une réduction des tarifs, un horaire mieux adapté et un prix de revient plus bas.

Le budget de cette année, en matière de transports aériens, ne reflète pas la préoccupation qui paraît être celle du plan puisque celui-ci prévoit un certain nombre de relations, non seulement entre des villes de province et à Paris, mais entre certaines villes de province suivant l'axe transversal et entre ces villes et l'étranger. Nous souhaiterions que le budget soit plus en rapport avec ces préoccupations. C'est la raison pour laquelle la commission des affaires économiques, ne retrouvant

pas dans le budget cette volonté d'aider les transports aériens intérieurs et n'ayant pas la possibilité d'inscrire une subvention qui n'a pas été portée dans le budget, a proposé un amendement tendant à supprimer les crédits du titre IV.

Tel a été le but de votre commission lorsqu'elle a déposé cet amendement regrettant une fois encore que M. le ministre des transports ne soit pas là pour répondre, nous souhaitons que l'aviation française dont chacun a pu mesurer le rôle important qu'elle joue dans la grandeur de notre pays et son prestige à l'étranger ne soit pas sacrifié au profit de moyens de transport, certes, nécessaires et intéressants, mais qui ont une tendance à tout centraliser sur eux-mêmes. Je parle, bien sûr, du transport par chemin de fer. Nous souhaitons surtout que notre aviation reprenne sa place sur le plan intérieur et international. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Maurice Vérillon.

M. Maurice Vérillon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je bornerai mon intervention à un sujet précis celui de l'aviation légère et sportive en fonction de l'aide apportée à l'Etat à la formation aéronautique des jeunes en mettant aussi l'accent sur l'importance d'un problème dont la résolution doit conditionner pour une large part l'accession de notre pays au rang des nations appelées à jouer un rôle prééminent dans un avenir qui nous apparaît singulièrement proche. Je dois à la vérité de dire, monsieur le ministre — je m'adresse à M. le secrétaire d'Etat en l'absence de M. le ministre des transports qui est en train de voler, nous a-t-on dit, et qui, par conséquent, est dans son rôle (*Sourires*) — que ce bref exposé devrait se situer — c'est l'avis du groupe que j'ai l'honneur de représenter — plus à l'occasion du budget de l'éducation nationale qu'à celle de la présentation du budget du ministère des travaux publics. Non certes que le ministre des travaux publics et des transports ne nous apparaisse pas apte à comprendre et à résoudre une crise qui est grave : nous connaissons ses qualités et ses mérites. Toutefois, le vol à voile et l'aviation légère sont et doivent être plus encore une activité de jeunes. La dispersion de ce sport en dehors du ministère de l'éducation nationale — nous l'avons dit — ne peut que lui être préjudiciable. Aussi sais-je gré à M. le ministre des travaux publics d'avoir bien voulu approuver un protocole d'accord dont on parlait tout à l'heure avec le haut-commissariat à la jeunesse et aux sports en vue de la coordination de ces activités ainsi que l'annonçait hier soir le haut-commissaire M. Maurice Herzog.

Je terminerai par quelques observations intéressant un autre chapitre : la réforme statutaire des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne.

Dans son analyse financière présentée au nom de la commission des finances, le rapporteur spécial, M. Jacques Richard, fait état de la crise grave que connaissent les aéroclubs et les associations de vol à voile, reprenant les observations formulées par mon ami M. Bernard Chochoy qui signalait fort justement que ces sociétés perdaient rapidement le caractère populaire qu'elles avaient au départ, faute de crédits satisfaisants.

Personne ne contestait, voilà quelques années, notre maîtrise dans la pratique du vol sans moteur. La France figurait en tête dans les compétitions internationales. Elle se trouve aujourd'hui dans l'obligation de céder cette place à des nations mieux dotées en crédits et en matériel.

Les nécessités de l'heure présente nous commandent d'ouvrir les yeux sur cette aveuglante vérité : le domaine de l'espace est désormais conquis. La génération qui vient à l'âge de l'adolescence le considère comme celui qui conditionne sa propre existence, avant même qu'elle ait atteint sa maturité. Je n'en veux pour preuve que l'enthousiasme soulevé par l'étonnante réussite des astronautes soviétiques et celle des aviateurs des Etats-Unis.

Au moment où la jeunesse turbulente et généreuse se rappelle à notre attention par des réactions collectives violentes que déchaîne le *rock and roll*, nous ne sommes pas loin de penser que notre responsabilité est lourdement engagée. Il faut donner à cette jeunesse des moyens de s'enthousiasmer, adaptés aux disciplines de notre époque. Les sports aériens : aviation légère, vol à voile, parachutisme, sont de nature à développer les qualités physiques, morales et intellectuelles d'une adolescence à l'échelle de notre temps. Ils éveillent les vocations aéronautiques. Ils donnent aux jeunes cette plénitude qu'ils réclament.

Il m'arrive souvent de penser à la clairvoyance de Léo Lagrange qui avait compris, voilà un quart de siècle, l'importance immense de la civilisation des loisirs, la nécessité d'adapter le plein air et toutes ses disciplines en vue de l'accession des masses à leur pratique. (*Applaudissements à gauche et sur quelques bancs à droite.*)

Ce que nous réclamons, monsieur le ministre, c'est la possibilté pour tous les jeunes, quelle que soit leur condition ou leur origine, d'accéder à des activités qui restent encore l'apanage de certains privilégiés.

Si nous acceptons comme exacts — et il n'y a pas de raison de les contester — les renseignements communiqués par la fédération aéronautique française, résumant les activités des clubs qu'elle contrôle, que constatons-nous ? Pour le vol à moteur, une légère augmentation des heures de vol et du nombre de brevets en 1960 par rapport à 1959. En revanche, et c'est là notre surprise, une diminution assez sensible des heures de vol et des brevets pour le vol à voile.

Les aéro-clubs sont, vous le savez, les organismes de base de l'initiation à l'aviation légère et sportive. Leurs dirigeants sont animés d'un esprit sportif désintéressé et éclairé auquel je tiens à rendre hommage. Avec des moyens insuffisants et des dotations souvent misérables, ils essaient de faire vivre — j'allais dire vivoter — des clubs qui devraient accueillir tant de jeunes qui ne peuvent encore y avoir accès. Il se pose là un véritable problème social. Ces clubs, les laisserez-vous péricliter ou disparaître ?

On a indiqué que, sur 1.200 planeurs que nous possédions en 1949, il en demeure 600, dont un tiers en mauvais état. Que penser de ces chiffres devant les immenses besoins créés à la fois par la nécessité du moment et par l'accroissement démographique que M. Coudé du Foresto signalait tout à l'heure ?

L'aide que vous apportez, monsieur le ministre, dans différents articles de votre budget peut se résumer ainsi : une prime pour l'acquisition de matériels aéronautiques neufs et d'origine française ; une détaxe partielle sur les carburants utilisés par l'aviation légère, une participation à la revision de matériels destinés aux sports aériens ; une prime accordée aux jeunes brevetés de moins de vingt et un ans ainsi que quelques moyens en matériel et en personnel d'une importance minime.

Le premier chapitre de votre aide est, à mon sens, le plus important. Nous vous demandons, ainsi que l'a fait le distingué rapporteur de la commission des travaux publics, M. Pams, d'augmenter notablement la participation de l'Etat aux acquisitions de planeurs, mono et biplaces. Vous avez à peu près promis, à l'Assemblée nationale, une augmentation du taux de cette participation, jusqu'ici fixée à 60 p. 100, en le portant à 70 p. 100 de la dépense. Faites un geste aussi généreux à l'égard du Sénat, en fixant ce taux à 80 p. 100 ou à 90 p. 100.

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Maurice Vérillon. Un effort semblable doit être également consenti pour l'allégement des dépenses des aéro-clubs afférentes à l'achat d'appareils à moteur ainsi qu'à la revision et à l'entretien des matériels.

Une augmentation de la prime des jeunes brevetés de moins de vingt et un ans, si l'on veut donner aux activités de l'air un véritable caractère populaire, s'avère également indispensable.

La question du recrutement et de la rémunération des moniteurs a préoccupé les commissions de nos assemblées. Certains ont estimé que l'arrêté du 7 avril 1952 avait considérablement gêné les aéro-clubs, en imposant les moniteurs accrédités et brevetés d'Etat. Nous n'avons pas à intervenir s'il s'agit là d'une mesure de protection et de sécurité à l'égard des jeunes élèves ; mais nous estimons qu'une solution devrait être trouvée pour le recrutement et le paiement par l'Etat de moniteurs qualifiés et plus nombreux.

Quant à la détaxe partielle sur les carburants, un procédé plus souple devrait être appliqué en vue du reversement aux aéro-clubs des sommes qu'ils ont avancées avant d'en percevoir le bénéfice.

Je voudrais enfin signaler à l'attention de votre ministère, monsieur le ministre des travaux publics et des transports — vous venez d'arriver et je vous salue — le problème concernant l'acquisition d'un avion sanitaire pour les aéro-clubs. Je ne sollicite pas une réponse immédiate, car j'avoue n'en avoir pas encore envisagé toutes les incidences. Je vous demanderai cependant de l'étudier avec bienveillance.

La question peut être ainsi posée : l'Etat ne pourrait-il prendre en charge la fourniture de quelques appareils à caractéristiques sanitaires, confiés à des aéro-clubs et pouvant avoir une double utilisation, à savoir le transport de certains malades ou blessés et l'enseignement de jeunes pilotes ?

Les cas ne sont pas rares où l'on doit faire appel à des transports aériens pour l'acheminement rapide d'enfants prématurés, de grands brûlés ou de malades graves vers des centres hospitaliers spécialisés.

L'hélicoptère a pour inconvénient une vitesse assez réduite, une habitabilité souvent contestable, outre un prix d'achat fort élevé et l'obligation d'employer un personnel très spécialisé.

Or il existe certains appareils — je pense au *Wassmer IV*, sans esprit publicitaire — de 4 ou 5 places, de vitesse de croisière de 250 à 300 kilomètres-heure, équipés pour le vol sans visibilité, avec matériel radio ouvrant l'accès aux grands aérodromes, adaptés aux transport sanitaires, permettant la présence d'un médecin ou d'une infirmière qualifiée dispensant des soins d'attente. Leur atterrissage rapide — 400 mètres — leur maniabilité et leur sécurité en font des instruments d'enseignement qui peuvent être fort utiles à l'usage des jeunes pilotes qui ont passé leurs premières épreuves.

Tels sont, monsieur le ministre, les points sur lesquels je voulais attirer votre attention à l'occasion de la discussion de votre budget.

Parlant en d'autres circonstances, Bossuet disait qu'il se sentait confondu et par la grandeur du sujet et par l'inutilité du travail.

Le sujet est grand, certes, par l'importance du public auquel il s'adresse — bientôt sept millions de jeunes — et par les perspectives qu'il embrasse. Nous voulons espérer que notre intervention n'aura pas été complètement inutile. Nous regrettons cependant que ce vaste sujet n'occupe qu'une place si modeste dans les prévisions budgétaires.

Changeant de chapitre, j'en viens maintenant,...

M. le président. Monsieur Vérillon, veuillez conclure.

M. Maurice Vérillon. ... et je terminerai par là, monsieur le président, à la réforme statutaire des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne.

Les pourparlers engagés lors de leur réforme statutaire ont conduit les ingénieurs des travaux à accepter l'offre transactionnelle qui leur était faite, basée sur une diminution de 10 p. 100 de leur effectif budgétaire en échange de la possibilité pour la totalité du corps d'accéder à l'indice 550 en fin de carrière. Cette transaction était rendue possible par la vacance d'un certain nombre de postes budgétaires.

La suite, vous la connaissez, monsieur le ministre. Le projet gouvernemental présenté au conseil supérieur de la fonction publique, en décembre 1960, proposait la création d'un grade de divisionnaire, à l'indice terminal 510, pour 10 p. 100 de ce corps seulement.

Malgré un vote défavorable du conseil, l'administration passa outre et maintint sa décision. C'était là une mesure dont l'honnêteté était contestable. D'ailleurs les arguments mis en avant par les ingénieurs des travaux, qui avaient vivement réagi, étaient difficilement réfutables.

Le chapitre 31-21 du projet de loi de finances fait état de seize créations d'emplois d'ingénieur des travaux divisionnaire et de la suppression de vingt-six emplois, tant d'ingénieurs de classe exceptionnelle qu'ordinaires ou élèves. D'autre part, le décret n° 61-1134 du 17 octobre dernier porte création du grade d'ingénieur divisionnaire.

Ainsi, l'appareil mis en place va permettre à l'administration d'imposer une réforme qui heurte profondément les intéressés et pose un grave problème avant même sa réalisation. En outre, le prix fixé pour une réforme acceptable est perçu par voie d'autorité sans le bénéfice de la contrepartie promise.

Pour être juste, disons qu'une promesse verbale relative à la dissociation des dispositions les concernant a été obtenue et qu'une reprise des pourparlers a été envisagée. Je crois savoir que vous accepteriez, en définitive, que le cas des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne soit disjoint de celui de l'ensemble du personnel, et que satisfaction leur serait donnée.

Si telle est votre intention, monsieur le ministre, nous aimerions l'entendre confirmer. Vous apaiseriez ainsi des craintes de conflit entre l'administration et le personnel, reconnaissant en même temps la valeur des services rendus par ce corps et l'importance des fonctions qu'il remplit avec compétence et dévouement. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Mesdames, messieurs, comme les autres budgets, celui de l'aviation civile et commerciale traduit la politique réactionnaire du Gouvernement. En effet, celui-ci est plus préoccupé de passer des commandes de matériel à l'étranger que de favoriser la construction des appareils français.

Nous approuvons l'observation formulée par le rapporteur de la commission des affaires économiques, M. Pams, qui a indiqué que la commission souhaiterait cependant que le Gouvernement justifie plus explicitement qu'il ne l'a fait jusqu'ici les nouvelles commandes passées à l'étranger et qu'il veuille bien nous dire si une politique de coordination des investissements sur le plan international pourrait être arrêtée pour éviter, en ce domaine, un suréquipement catastrophique.

Il est vrai que l'effort sérieux fait pour la construction de *Caravelle* a obtenu un succès indiscutable. Il faut néanmoins souligner qu'une partie de l'équipement de ces avions est effectuée avec un matériel étranger et il a fallu des mouvements de masse des personnels de Sud-Aviation pour alerter l'opinion publique contre le licenciement de certains personnels qualifiés.

Sur ce point, en posant deux questions à M. le ministre, j'informe le Sénat d'un fait qui scandalise les travailleurs d'une grande usine et la population et qui illustre la politique gouvernementale : aux ateliers de la S. N. C. A. S. E., à la Courneuve, la direction a licencié et continue de licencier des centaines d'ouvriers sous le prétexte de pléthore de personnel et de manque de travail. Le reclassement ne leur donne aucune satisfaction. Les premiers licenciés ont été des militants syndicaux et des anciens déportés ou internés.

Les questions posées sont les suivantes : la situation de la S. N. C. A. S. E. nécessite-t-elle des licenciements et pourquoi laisse-t-on faire des heures supplémentaires dans d'autres ateliers de la société ?

Et voici ma deuxième question : un bureau d'études est installé pour recevoir des techniciens allemands ; d'autres aménagements seraient prévus. Est-ce pour recevoir des ouvriers allemands qui, dans le cadre de la coopération franco-allemande et du Marché commun viendraient remplacer les ouvriers français licenciés ? Etes-vous disposé à livrer l'industrie aéronautique française aux industriels allemands anciens nazis ?

Dans ce cas, monsieur le ministre, on comprendrait pourquoi, parmi le personnel de la Courneuve, les licenciements des déportés et rescapés des camps de la mort aient été les premiers réalisés. C'est sans doute pour éviter de mettre en présence les techniciens allemands dont la venue a peut-être un caractère militaire et les victimes du nazisme.

C'est ce qui provoque une protestation générale. Un comité de défense a été créé comprenant les syndicats C. G. T. et C. F. T. C., des communistes et des socialistes et même le curé de la Courneuve.

Au centre. Les curés avec nous !

M. Michel Yver. Il vous a envoyé son bulletin paroissial ?

M. Georges Marrane. Pendant la clandestinité, j'ai été en liaison avec des curés qui étaient aussi patriotes que les communistes. (*Rires et applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

Il y a quelques jours, au cours d'une conférence de presse, un de ces déportés licenciés a demandé s'il serait possible de continuer à fleurir la plaque des victimes du nazisme dans la cour de l'usine. Les ouvriers de la Courneuve demandent l'arrêt des licenciements, la réintégration des licenciés et le maintien intégral de l'industrie de l'aéronautique française.

En ce qui concerne les revendications du personnel navigant et du personnel de la navigation aérienne, le Gouvernement, qui n'a pas hésité à user de la réquisition n'a pas encore donné satisfaction aux revendications légitimes de ces personnels hautement qualifiés.

Face au mécontentement qui a été profond, des sanctions ont été prises à l'encontre de certains personnels de la navigation aérienne, entraînant de lourdes injustices administratives et pécuniaires envers des agents dont le seul tort est d'exercer le droit de grève reconnu par la constitution. Notre camarade Cermolacce a rappelé à l'Assemblée nationale que M. le ministre avait, en juin dernier, promis la levée des sanctions. A ma connaissance, cette promesse n'a pas été suivie d'effets. C'est ainsi notamment que le secrétaire général adjoint du syndicat de la navigation aérienne est toujours déplacé arbitrairement dans un poste de province où ses aptitudes et ses connaissances professionnelles sont loin d'être utilisées.

Le personnel de la météorologie nationale vient d'adresser un mémoire signé de l'ensemble des organisations syndicales C. G. T., F. O. et C. F. T. C. dans lequel ces organisations indiquent que le projet de budget de 1962 comporte, en ce qui concerne la météorologie nationale, des modifications résultant de la réforme en cours des statuts du personnel technique, mais estiment que la réforme proposée ne prévoit pas une amélioration générale de la situation des personnels techniques de la météorologie. Si les projets actuels étaient maintenus, la carrière de météorologiste resterait inchangée pour la presque totalité du personnel. Ces organisations syndicales constatent que la réforme des cadres de la météorologie intéresse au maximum 114 fonctionnaires sur 2.600 et que si elle devait être menée sur ces bases à son terme, prévu en 1965, cela se traduirait par la suppression de 50 postes d'ingénieurs, la création de

50 postes d'ingénieurs de travaux, soit 10 p. 100 de l'effectif, et la création de 200 postes de technicien chef et de technicien supérieur. Il est probant qu'avec de telles perspectives, la réforme proposée ne vise nullement à une amélioration générale de la situation de ce personnel hautement qualifié.

Le mémoire indique qu'au lendemain de la Libération, la météorologie française accusait sur les grandes puissances mondiales un important retard. Pendant cinq ans, l'activité du service placée sous le contrôle allemand avait été volontairement ralentie. A ce jour, ce retard n'a point été comblé et s'est même aggravé. M. le ministre pourrait-il nous dire ce qu'il compte faire pour remédier à cette situation ?

Je voudrais insister également sur l'insuffisance du budget de l'aviation légère et sportive. La fédération nationale aéronautique française a écrit : « Avant la guerre de 1939-1945, l'aviation légère était déjà florissante en France et dès la cessation des hostilités, le Gouvernement eut à cœur de lui redonner l'élan que les événements avaient brisé. Mais, hélas ! il n'en est plus de même maintenant ».

Le rapport de M. Pams indique que l'aide apportée par l'Etat à la formation aéronautique des jeunes se manifeste par la détaxation partielle de l'essence et, de manière directe, par des primes de vol, des crédits d'entretien et une contribution à l'achat du matériel. C'est un recul très net sur ce qui se passait du temps de Léo Lagrange et après la Libération, où toutes les dépenses étaient à la charge de l'Etat.

Les avions et les planeurs appartenant à l'Etat ont été donnés aux aéroclubs pour leur laisser la charge financière de l'entretien et du renouvellement. Les appareils, après la Libération, étaient assurés par l'Etat, maintenant par les aéroclubs. Il a été fait aux aéroclubs un cadeau empoisonné.

Ce fait a été reconnu par M. Dalboz, député U. N. R., qui a déclaré à l'Assemblée nationale : « A la fin de la guerre, un effort important a été réalisé pour mettre en place les moyens nécessaires au développement des activités aéronautiques, particulièrement intéressantes pour la jeunesse. D'année en année, cependant, les crédits affectés aux sports aériens, et plus particulièrement au vol à voile, se sont amenuisés. Parallèlement, les subventions de fonctionnement ont suivi la même courbe.

« Après avoir connu une place très importante sur le plan national et international, après la Libération, le vol à voile français est en régression constante depuis quelques années ».

L'aviation civile a fait un effort pour l'installation du centre de Sait-Jan, très utile pour la formation du personnel navigant pour les grandes compagnies Air France, U. A. T., T. A. I., mais malheureusement au détriment de l'aviation sportive.

Alors qu'après la Libération, rien que dans la région parisienne, plusieurs centaines de jeunes de moins de vingt et un ans fréquentaient les aérodromes pour pratiquer le vol à voile et le vol à moteur, actuellement on n'en compte pas plus de quelques dizaines. La raison en est que le nombre de jeunes fréquentant les aéroclubs est proportionnel à l'aide financière de l'Etat. Après la Libération, il y avait dix aérodromes avec du matériel fourni par l'Etat dans la région parisienne, servi par du personnel également payé par l'Etat : chef de centre, chef pilote, moniteurs, mécaniciens, chauffeurs, etc. Mais en 1962, il n'y aura plus, après la fermeture du centre de la Ferté-Alais que quatre aérodromes pour l'aviation sportive dans la région parisienne. Et si, en 1961, il restait encore douze moniteurs, les autres personnels auxiliaires étaient déjà supprimés et il est question de ne plus affecter de moniteurs de l'Etat sur ces aérodromes.

Le Gouvernement s'efforce donc d'empêcher les jeunes travailleurs de pratiquer les sports aériens, mais cet effort est surtout important dans la région parisienne où les terrains affectés aux aéro-clubs sont de plus en plus éloignés de Paris.

Le matériel utilisé en vol à voile par les aéro-clubs de France comprend, pour les planeurs, du matériel dont 90 p. 100 ont été fabriqués de 1946 à 1948 et 100 p. 100 pour les avions remorqueurs fabriqués dans la même période. Ce matériel est donc maintenant trtès vétuste, surtout si l'on tient compte qu'il manque du personnel qualifié pour l'entretenir convenablement.

Pour ces raisons, sur presque tous les aérodromes où l'on pratique le vol à voile, on ne peut même plus respecter les règles de la plus élémentaire sécurité et c'est vraiment un miracle qu'il ne soit pas enregistré un nombre plus important d'accidents !

En résumé, si des mesures ne sont pas prises plus rapidement, le Gouvernement s'oriente à grands pas vers la suppression du vol à voile pour la jeunesse laborieuse.

Permettez-moi de citer encore un exemple. Pour permettre au trust Pechiney, à Saint-Auban-sur-Durance, dans les Basses-Alpes, de se développer, il est maintenant question de supprimer le centre national de vol à voile de cette localité, centre qui a cependant obtenu de très bons résultats. La question se pose de savoir si le Gouvernement a l'intention de créer un autre aérodrome où il sera possible d'obtenir d'aussi bons résultats qu'à Saint-Auban.

L'activité du vol à moteur dans les aéroclubs peut paraître suffisante si l'on se contente d'additionner le nombre d'appareils, de kilomètres parcourus et de brevets obtenus. Il faut cependant constater que les jeunes travailleurs ont été pratiquement éliminés de cette activité. Cela est très compréhensible quand on sait qu'il faut un minimum de 1.800 nouveaux francs pour obtenir le brevet de pilote d'avion. Pour des familles modestes, il ne peut être question qu'elles se permettent, compte tenu de ce prix, d'envoyer leurs jeunes gens pratiquer le vol à moteur.

Il est donc très urgent de prendre des mesures pour permettre à la jeunesse laborieuse de pratiquer les sports de l'air. Pour cela, il faudrait remettre à la disposition des centres inter-clubs et des aéroclubs du personnel et du matériel payés par l'Etat, comme après la Libération.

Des critiques sévères ont été portées à l'Assemblée nationale contre l'insuffisance des crédits attribués à l'aviation légère et sportive. C'est ainsi que M. Anthonioz a déclaré à l'Assemblée nationale :

« Actuellement, le vol à voile rencontre de réelles difficultés. Les planeurs cédés par l'Etat sont, pour la plupart, hors d'usage. Sur 1.200 que nous avions en 1949, il en demeure 600 environ, dont un tiers en mauvais état. Pour l'acquisition d'un planeur, qui représente environ 30.000 nouveaux francs, une prime de 60 p. 100 est accordée aux associations agréées et une prime de 30 p. 100 aux autres bénéficaires. Il serait souhaitable que, pour l'acquisition de planeurs biplace permettant l'instruction et la formation de jeunes pilotes, la prime soit portée de 60 à 90 p. 100.

« En 1971 — c'est toujours M. Anthonioz qui parle — les jeunes seront près de sept millions. Il faut songer à fixer leurs aspirations, leurs besoins d'action et de détente. L'aviation leur lance un appel séduisant. Encore faut-il tout faire pour leur permettre d'y répondre.

« L'aviation légère et sportive — ajoutait M. Anthonioz — bénéficie de la détaxe sur l'essence. Mais les modalités de remboursement sont peu pratiques et sont souvent à l'origine de difficultés pour les intéressés. Ceux-ci attendent fréquemment une année le remboursement auquel ils peuvent prétendre. Deux cent cinquante millions d'anciens francs sont ainsi laissés à la disposition de l'Etat — véritable avance — alors que les aéroclubs connaissent des trésoreries difficiles. Il serait peut-être souhaitable — je ne sais ce que vaut cette suggestion, monsieur le ministre — que l'essence soit détaxée afin d'éviter ces longs retards dans le remboursement du dégrèvement des droits sur le carburant, remboursement qui s'effectue, je le rappelle, au taux de 60 p. 100. »

Je ne sais pas comment M. Anthonioz a été informé du taux de remboursement. Il m'a été affirmé par un responsable d'aéro-club que les élèves payaient le litre d'essence 109 anciens francs, sur lesquels il leur était remboursé 40 anciens francs par litre après plus d'une année de retard. Ainsi le remboursement est inférieur à 37 p. 100. Aussi, il n'est pas une seule personne objective pour considérer que les crédits accordés à l'aviation civile légère et sportive soient suffisants.

En fait la politique du Gouvernement, dans ce domaine, c'est la liquidation progressive de l'aviation sportive. Quoique s'exprimant d'une manière plus nuancée, notre rapporteur M. Coudé du Foresto ne peut dissimuler que les crédits de ce budet soient notoirement insuffisants. C'est ainsi que M. Coudé du Foresto, dans la conclusion de son rapport, indique que la commission des finances souhaite le rattachement du budget de l'aviation légère et sportive au secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports.

Lors de mon intervention au nom du groupe communiste et apparentés sur le budget de la jeunesse et des sports, j'ai fait la démonstration, non seulement de l'insuffisance des crédits, mais encore du freinage des services ministériels pour l'affectation des crédits dont il dispose. Le changement de ministère ne résoudra rien. Ce qu'il faut, c'est changer la politique suivie par le Gouvernement. Non seulement les crédits accordés aux aéro-club sont insuffisants, mais il en est de même pour les crédits destinés aux constructions scolaires, qui ne sont d'ailleurs utilisés qu'en partie.

C'est ainsi qu'à l'Assemblée nationale un député à déclaré : « L'année dernière, sur les 250 millions prévus pour les primes

d'achat, la moitié seulement a été répartie parce que, dans la répartition, on ne se montre pas assez généreux compte tenu des possibilités.

Le transfert des crédits de l'aviation sportive et légère à un autre ministère ne peut rien résoudre, je le répète. Pour obtenir des crédits suffisants, que ce soit pour les aéro-clubs, pour la jeunesse sportive, pour les constructions scolaires, pour la construction d'H. L. M. en nombre suffisant, ce qu'il faut, c'est changer la politique du Gouvernement. Ce qui signifie donner la priorité aux œuvres de paix par la réduction des dépenses militaires, ce qui serait facilement obtenu par la paix en Algérie, en imposant la reprise des négociations au Gouvernement du pouvoir personnel. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je suis obligé de faire appel aux orateurs. Je ne sais pas si c'est le sujet qui en est la cause, mais chacun prend son envol et personne n'atterrit dans les dix minutes prescrites. (*Rires.*)

Faites un effort, mesdames, messieurs, parce que la séance d'aujourd'hui a pour but de rattraper le retard ! A partir de demain, ne l'oublions pas, nous reprendrons l'ordre normal de nos débats budgétaires !

La parole est à M. Emaille.

M. Jules Emaille. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, c'est à très juste titre que M. le ministre des transports à fait inscrire dans son projet de budbet pour l'aviation civile un crédit de 2 millions de nouveaux francs pour aider à la création du réseau aérien intérieur devenu absolument indispensable à la décentralisation de notre économie. M. le secrétaire d'Etat aux finances a fait supprimer cet article et M. le Premier minitre, saisi d'un arbitrage, a pris la décision de confirmer cette suppression.

Il n'est pas heureux, pour ne pas dire il est inadmissible, que les différents modes de transports soient traités différemment. Si l'Etat garantit 90 p. 100 du déficit d'exploitation des lignes internationales d'Air France, pourquoi traiter différemment le trafic intérieur et refuser à Air Inter, qui a reçu mission exclusive de créer un réseau aérien intérieur, cette subvention de 2 millions de nouveaux francs ?

Dans tous les pays du monde, les compagnies aériennes sont subventionnées par leur gouvernement soit que la compagnie nationale fasse aussi le trafic intérieur, soit que les compagnies privées reçoivent des subventions à cet effet, ce qui est la généralité aux U. S. A.

Cette subvention de 2 millions de nouveaux francs, somme modeste, était une participation au déficit d'Air Inter. Elle doit être rétablie, car elle est nécessaire pour alléger l'effort que soutiennent seules les collectivités locales pour la création d'un réseau aérien intérieur.

Air Inter est une affaire de structure privée qui ne semble pas être une mauvaise solution commerciale. Il serait nécessaire que sa composition financière ne reste pas liée à trop d'intérêts opposés, qu'à l'heure du Marché commun sa surface d'exploitation soit étendue de manière qu'une formule lui permettant d'entretenir économiquement une flotte moins restreinte puisse être recherchée, qu'une plus grande liberté de trafic lui soit permise sans considérations de transports ferroviaires ou de transports outre-mer, liberté qui lui donnerait les avantages d'une politique commerciale hardie, il serait, de plus, nécessaire qu'elle soit autorisée à acheter des appareils économiquement rentables, soit d'occasion, déclarés disponibles, et un matériel déclassé par Air France aurait pu lui revenir, soit des appareils neufs adaptés qui existent à l'étranger.

Air Inter exploite actuellement avec des appareils inadaptés, ex-matériel long courrier ou complètement périmé. Le *Super-Broussard*, qui lui conviendrait, ne commencera à être livré qu'à partir de 1963-1964.

Dans les conditions actuelles, la rentabilité du matériel nécessite des remplissages de 70 p. 100, alors qu'un remplissage à 50 p. 100 devrait suffire pour atteindre l'équilibre. L'Etat doit prendre à son compte la totalité de la différence de charge financière entre un remplissage à 70 p. 100 et un remplissage à 50 p. 100, laissant Air Inter s'arranger avec les collectivités locales pour un remplissage inférieur à 50 p. 100.

Les régions doivent être associées à l'opération de lancement de lignes intérieures, afin d'éviter la création de lignes non rentables exploitées inutilement. Le déficit, estimé au double l'an prochain, explique la demande de 2 millions de nouveaux francs de subvention. Le budget de l'Etat doit participer à la création du réseau intérieur, alors qu'il a participé, comme l'a précisé mon collègue et ami, M. Coudé du Foresto, dans son rapport au Sénat du 1er décembre 1960, au déficit d'Air France à concurrence de 151.845.864 nouveaux francs de 1956 à 1959.

Partout où il n'y a pas un transport de surface suffisant, l'avion doit avoir une faveur particulière et être aidé pour son lancement, et c'est le cas des lignes transversales permettant les liaisons inter-provinces, sans passer par Paris. C'est un système de transport inter-région qui évitera la trop grande centralisation. Il a été adopté en Allemagne, et, en Angleterre, seront lancés des services aériens intérieurs bon marché et intensifs.

Monsieur le ministre, toutes ces raisons justifient pleinement votre demande de subvention de 2 millions de nouveaux francs que l'on doit vous accorder. J'ajoute que le sort de l'aviation civile dans le Nord de la France en dépend, alors que son trafic aérien est très en retard par rapport au reste de l'Europe, et même au reste de la France. Nous avons, dans ce domaine, la position la plus arriérée de notre monde occidental.

Or, les échanges indispensables à une économie prospère ne sont possibles que s'il existe des moyens de transport adéquats.

La liaison ferroviaire Lille—Paris est pratique, c'est exact, mais elle aide à la centralisation et, d'ici à quelques années, nous deviendrons une région-dortoir ou une région satellite, sur le plan industriel, de la région parisienne.

Je pense que seules des lignes aériennes peuvent modifier cette tendance en mettant notre région à la portée immédiate de nos visiteurs et clients français et du Marché commun et pallier ainsi ces inconvénients. Paris ne peut recueillir à Orly la clientèle du Nord. Prix et temps s'y opposent et, surtout, il n'y a pas de centralisation aérienne à Paris.

En 1956, les lignes Lille—Nord et Pas-de-Calais n'avaient enregistré que vingt-cinq voyages, mais, grâce aux efforts des huit chambres de commerce, une ligne témoin a été ouverte, ce qui a permis, en 1958, d'enregistrer 6.937 passagers pour Nice et Lyon pendant neuf mois d'activité.

Pour la liaison Air France Lesquin—Londres, il a été enregistré 884 passagers en 1958, 2.726 passagers en 1960, 1.578 passagers en 1961. Ces résultats encourageants sont à développer.

Le groupe du mouvement républicain populaire et le groupe du centre démocratique voteront le budget de l'aviation civile et commerciale en demandant instamment le rétablissement de la subvention de 2 millions de nouveaux francs, qui a été supprimée, et la création par Air France d'une liaison quotidienne de Lesquin à Londres et Düsseldorf.

L'urgence de ces problèmes se fait sentir chaque jour davantage et le report d'une solution à une date ultérieure risquerait de porter le plus grave préjudice à notre expansion. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je remercie M. Emaille d'avoir donné un exemple de brièveté, je le remercie d'autant plus que c'est la première fois, depuis qu'il est membre de notre assemblée, qu'il prend la parole à cette tribune et de la manière excellente que vous venez de constater. (*Applaudissements.*)

La parole est à M. Soufflet.

M. Jacques Soufflet. Je voudrais, ainsi que mon prédécesseur, mériter vos félicitations et vos remerciements et je vais essayer de réaliser la performance que vous souhaitez.

Les problèmes de l'aviation commerciale, et je ne parle pas de l'aviation civile, sont actuellement dominés par trois questions : la *Caravelle* et ses dérivés, Air Union et Air Inter.

Depuis les années 1930, la *Caravelle* représente la plus grande réussite de la construction aéronautique française dans le domaine civil. C'est un avion que ses utilisateurs apprécient à la fois pour ses qualités techniques, sa facilité d'entretien, la sécurité de ses vols et le confort des passagers. Tous les membres du Sénat qui ont eu l'occasion de voler sur la *Caravelle* me comprennent fort bien. Il est donc absolument nécessaire, car la *Caravelle* n'est tout de même qu'un avion moyen courrier, d'un rayon d'action assez court, d'utiliser les sommes inscrites au budget, et peut-être des sommes supérieures, pour la perfectionner dans la mesure où elle restera subsonique.

Grâce à ces qualités, la *Caravelle* a permis à la France, et cela ne s'était pas produit depuis longtemps, de reprendre sa place sur le marché international de la construction aéronautique. Il me paraît indispensable, sans retard et avec tous les moyens nécessaires — que ces moyens soient strictement français, ou, de préférence, européens — de hâter la sortie d'une *Caravelle* supersonique qui aura, bien sûr, un rayon d'action supérieur, car il est bien difficile, aujourd'hui, de dire si une *Caravelle* subsonique suffira ou non sur les étapes courtes de 1.000 ou 1.500 kilomètres.

La deuxième remarque concerne Air Uunion. La décision, non seulement intéresse l'avenir du transport aérien français, mais elle a, comme vous le savez tous, des conséquences politiques importantes.

L'idée d'Air Union était séduisante, lorsqu'elle a été lancée, il y a quelques années, c'est-à-dire avant la mise en service des quadriréacteurs, et l'on pouvait espérer, par une meilleure coordination à l'échelon européen, résoudre les problèmes de financement, de fréquence, d'horaires, en un mot d'utilisation, et des problèmes d'ordre commercial et technique.

Aujourd'hui, les grandes compagnies d'aviation européennes, singulièrement Air France, ont mis en place les quadriréacteurs. On pourrait se demander, par conséquent, s'il est aussi nécessaire qu'il y a quelques années de reparler d'Air Union. A mon avis oui, parce que l'aviation va vite et qu'en fait, dans quelques années, dans très peu d'années, nous parlerons d'avions supersoniques. Ainsi les problèmes qui ont été réglés à l'échelon national, malgré l'importance des investissements « quadriréacteurs » se poseront avec une acuité encore accrue au moment de l'entrée en service des réacteurs supersoniques longs courriers.

Dans cette affaire, monsieur le ministre, je voudrais être tout à fait rassuré et savoir que tous les intérêts, les intérêts politiques comme ceux du transport aérien français, pris dans son ensemble — qui, depuis la guerre, a fait du bon travail — seront sauvegardés.

J'en viens — ce sera mon troisième et dernier point — à Air Inter. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. Pams, rapporteur de la commission des affaires économiques, qui critique assez sévèrement la composition d'Air Inter. J'ai quelque mérite à le faire, monsieur le ministre....

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* C'est vrai !

M. Jacques Soufflet. ...car vous savez que je n'étais pas tellement partisan de cette formule. Mais les choses sont ce qu'elles sont. Air Inter a fait des sacrifices et je ne pense pas que la représentation de la S. N. C. F. au sein d'Air Inter soit une mauvaise chose pour deux raisons.

La première, c'est que d'autres expériences ont été faites par des transporteurs à vocation maritime, par exemple, qui se sont intéressés à des entreprises de transports aériens, ce qui n'a pas empêché ces entreprises de prendre un grand essor.

La deuxième, c'est que j'ai la conviction, pour les connaître, que les dirigeants de la S. N. C. F. sont à la fois objectifs et fort soucieux de réussir dans le domaine du transport aérien.

Par conséquent, je n'estime pas nécessaire de retoucher à la structure même du capital d'Air-Inter.

Mais je suis pleinement d'accord avec M. Pams pour reconnaître qu'il est absolument nécessaire d'harmoniser les investissements, et de les harmoniser en temps voulu de manière à éviter le double emploi.

J'ai entendu dire de très nombreuses fois au cours de cette discussion que les collectivités locales avaient fait de grands efforts pour permettre l'installation et le développement de lignes intérieures. C'est vrai et je rends volontiers hommage, car je les ai souvent admirés, au dynamisme en même temps qu'à l'esprit d'entreprise des « régions » économiques, des chambres de commerce, des conseils généraux et des mucinipalités qui ont apporté une aide substantielle à Air-Inter, alors que les garanties qu'ils pouvaient avoir étaient bien faibles.

Ces collectivités, à mon avis, ne peuvent indéfiniment continuer cette aide, du moins une aide de l'importance de celle qu'on leur demande aujourd'hui, ce qui ne doit pas les empêcher de continuer à s'intéresser à Air-Inter, à son trafic et peut-être à son déficit, afin qu'il demeure un élément modérateur. En effet, il ne s'agit pas, lorsqu'on veut créer un réseau de lignes intérieures, de prendre une carte de l'hexagone français, de relier par des traits des villes entre elles, de choisir un type d'avion, d'étudier les courants de trafic et de penser que le problème est pour autant résolu.

Si les collectivités locales ont fait un très gros effort, les fondateurs d'Air-Inter ont, eux aussi, fait un effort considérable. Vous savez qu'en dehors d'Air France et de la S. N. C. F., participent au capital de cette société un certain nombre d'intérêts privés et qu'ensemble les fondateurs ont perdu près de 500 millions d'anciens francs ; leur effort n'a donc pas été négligeable.

Vous avez parlé, à l'Assemblée nationale, je crois, d'une période de sacrifices. Air-Inter a fait suffisamment de sacrifices et c'est pourquoi je me permets d'insister auprès du ministre des transports pour obtenir du ministre des finances ou du secrétaire d'Etat aux finances que dès maintenant une aide financière réelle et importante soit accordée à Air-Inter. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le ministre, ce que j'ai à dire à propos du budget de l'aviation civile tient en peu de mots. Tout d'abord, je tiens à élever une protestation indignée contre l'ajournement de l'allongement de la piste de Fort-de-France et je remercie le rapporteur de la commission des finances de l'avoir déploré avec moi. Cette piste mesure actuellement quelque 1.700 mètres. Elle permet actuellement l'atterrissage et le décollage d'appareils du type *DC* 3 et *DC* 4, mais comme les compagnies américaines ont informé qu'elles mettront bientôt en service sur les lignes qui desservent la Caraïbe des avions à réaction, ces derniers ne pourront utiliser la piste de Fort-de-France et ainsi nous serons privés de relations directes avec la zone environnante. Il nous avait été promis que la piste serait allongée d'environ 400 mètres, ce qui ferait 2.100 mètres de longueur totale et permettrait l'utilisation éventuelle de moyens courriers du type *Caravelle* pour les liaisons inter-Caraïbe. L'ajournement de ce projet compromet irrémédiablement l'avenir touristique de la Martinique, au moment où la construction d'hôtels touristiques de classe internationale constitue l'essentiel des programmes de développement économique de ce département.

Monsieur le ministre, la décision d'ajourner cet allongement de la piste nous lèse dans nos intérêts vitaux. Je me fais l'interprète de toute la représentation martiniquaise pour protester et pour vous prier de revoir cette question. Il n'est pas imaginable que nous puissions rester en dehors du courant touristique de la Caraïbe, à cause de l'insuffisance de notre piste, alors qu'il y a à peine cinq ans nous étions la tête de ligne française dans le bassin caraïbe.

Songez donc, monsieur le ministre qu'aujourd'hui Fort-de-France a la plus petite piste de toute la Caraïbe. Des îles minuscules comme Saint-Thomas, comme Antigua, comme Barbade, qui sont bien plus petites que la Martinique, ont des pistes qui permettent l'atterrissage des *Boeing* arrivant directement du Canada ou des Etats-Unis, ce qui leur donne la possibilité d'un épanouissement touristique de premier ordre. Il faut redonner à la Martinique, sur le plan des liaisons aériennes, son juste rang dans la Caraïbe.

Je voudrais maintenant évoquer le problème des liaisons entre le département de la Martinique et celui de la Guadeloupe. D'Orly au Raizet le *Boeing* met sept heures pour faire le trajet ; nous nous en félicitons bien vivement, mais arrivé à Pointe-à-Pitre le voyageur attend quatre heures avant de pouvoir prendre le *DC* 4 ou le *DC* 3 à destination de la Martinique. Cette longue attente à l'aérogare de transit vous fait perdre ainsi tout le bénéfice du temps gagné sur le trajet Paris—Pointe-à-Pitre. Nous vous demandons, monsieur le ministre, de vous pencher sur cet anachronisme pour que soit améliorée la concordance des horaires de manière que la desserte de la ligne Pointe-à-Pitre à Fort-de-France soit mieux assurée. Je porte ici l'écho des doléances très nombreuses que la chambre de commerce de Fort-de-France autant que tous les autres usagers martiniquais n'ont cessé de formuler.

Pour finir, une troisième observation : une aérogare, très modeste certes, mais qui, je le pense, aura une certaine allure, est en voie d'achèvement au Lamentin, mais cet ouvrage est installé en pleine brousse. L'insuffisance des crédits d'entretien a été si manifeste en ces dernières années que l'espace intersticiel entre la piste et la bretelle de dégagement a été envahi par une une forêt d'épineux de trois à quatre mètres de hauteur qui bouchent complètement la vue et laisse aux passagers qui arrivent à Fort-de-France l'impression d'atterrir en plein maquis. Monsieur le ministre, je vous demande de faire un effort approprié sur les crédits d'entretien pour permettre à l'aérodrome de Fort-de-France d'avoir un aspect plus avenant pour ceux qui viennent nous visiter. Il suffirait, je pense, d'une semaine de *bulldozer* pour nettoyer l'aérodrome de toute cette brousse qui l'a envahi.

Telles sont les très brèves observations que j'avais à formuler, monsieur le ministre, au sujet du budget de l'aviation civile et j'attends vos réponses avec une légitime impatience. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Monichon.

M. Max Monichon. Mesdames, messieurs, les sénateurs de la Gironde partagent les soucis qui ont été exprimés par nos deux éminents rapporteurs à l'occasion de la suppression, dans le budget de l'aviation civile, des crédits nécessaires à la société Air Inter. Ils constatent, en effet, que les communications, qu'elles soient ferroviaires, routières ou aériennes, ont au départ de Paris réalisé des progrès dont nous pouvons dire qu'ils correspondent aux besoins et aux échanges de l'économie moderne.

Cette constatation fort agréable ne peut s'appliquer aux autres relations et plus spécialement aux relations transversales, dont la lenteur ou l'absence crée d'importantes difficultés. Ces relations ne répondent plus aux courants commerciaux nouveaux

qui se sont établis entre les pays du Marché commun. Ainsi se justifie la création de lignes aériennes intérieures. Dans ce domaine, nos chambres de commerce et nos conseils généraux, dont nous connaissons la compétence en la matière, se sont inquiétés de la nécessité de développer ce réseau.

Sur le plan national, la desserte de ces lignes est confiée par les pouvoirs publics en exclusivité à la société Air Inter. Pour remplir sa mission, cette compagnie pouvait légitimement espérer un double concours. Il lui fallait d'abord un prêt de démarrage important pour l'achat du matériel nécessaire ; on avait même conçu l'espoir à un moment donné que des crédits importants seraient inscrits à cet effet au IVe plan, mais nous craignons que cet espoir ne soit déçu. Il fallait ensuite une subvention de fonctionnement importante, l'expérience prouvant en effet qu'un trafic aérien de voyageurs ne s'installe régulièrement qu'après un effort minimum de trois années. Etant donné le caractère de service public des activités de transports, l'accroissement des subventions de l'Etat aurait été pleinement justifié.

L'absence de cette subvention compromet les liaisons intérieures telles que celle de Paris—Bordeaux et vice-versa, qui n'est partiellement assurée que dans la limite des places disponibles sur les lignes Paris—Afrique du Nord et Paris—Afrique noire dont les appareils font escale à Bordeaux-Mérignac, encore que les horaires établis ne l'ont pas été en fonction des correspondances à assurer au départ de Paris avec les capitales étrangères.

La suppression de l'inscription budgétaire compromet en outre l'ouverture de lignes pourtant indispensables telles que Bordeaux—Lyon, Bordeaux—Marseille—Nice, dont l'importance pour le développement des économies régionales dans le Sud-Ouest et le Sud-Est de la France ne saurait échapper à notre attention.

Aussi demandons-nous à M. le ministre des travaux publics et à M. le secrétaire d'Etat aux finances de nous donner dans le présent budget les moyens de réaliser les lignes aériennes intérieures dont l'utilité n'est plus contestée par personne. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Baumel.

M. Jacques Baumel. Mon intervention, monsieur le ministre, se limitera à une demande de précision sur les problèmes d'Air Union. En effet, ce que l'on sait des travaux préparatoires à la conclusion d'une convention en ce domaine soulève de légitimes inquiétudes sur trois points précis.

Le premier point concerne essentiellement les projets de répartition du futur trafic entre les grandes compagnies européennes. D'après ce que nous savons, il semble que les dirigeants de la Compagnie nationale Air France, peut-être inquiétés par le développement spectaculaire de certaines compagnies rivales et un peu effrayés par le dynamisme de leurs concurrents, aient accepté sur ce point une réduction sensible des quotas de trafic de la compagnie Air France par rapport à l'ensemble européen, réduction qui annonce pour l'avenir une certaine diminution de ses possibilités d'expansion.

Le deuxième point porte sur la place qui sera réservée — spécialement dans le domaine africain — aux compagnies privées françaises, lesquelles ont récemment conclu entre elles un accord très intéressant de coopération. En effet, l'évolution des pays d'Afrique doit nécessiter plus que jamais le maintien de la présence sur ce continent du pavillon national, quels que soient les accords internationaux ou européens qui sont en cours d'élaboration.

Le troisième point déborde le plan strictement commercial et porte sur le plan de la souveraineté nationale. Nous souhaiterions savoir, de la part du Gouvernement, quelle possibilité auraient, dans l'hypothèse d'un accord définitif au sein de la société Air Union, les pouvoirs publics de maintenir une certaine souveraineté sur les lignes, sur les équipages et sur les appareils qui actuellement dépendent entièrement de la compagnie nationale Air France. En effet, certains événements d'ordre national ou international peuvent exiger de la part de notre compagnie nationale un effort particulier entraînant une modification des conditions normales d'exploitation. Il serait très fâcheux qu'en raison de l'accord européen précédemment évoqué le Gouvernement français ne puisse faire appel aux équipages et aux appareils au cas où des circonstances exceptionnelles — que tout le monde a dans l'esprit — exigeraient leur mise à la disposition des pouvoirs publics. Nous connaissons tous le très grand effort accompli par la compagnie nationale Air France depuis des dizaines d'années et nous sommes fiers des résultats obtenus, nous ne voudrions pas que cet accord, dont le principe nous paraît bon, en raison de certains engagements et par ses applications pratiques, contribue d'une façon préjudiciable à notre intérêt national à la diminution du trafic sur les liaisons aériennes françaises et à une réduction consécutive de la place des compagnies françaises dans le trafic européen et international. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à Mme Cardot.

Mme Marie-Hélène Cardot. Monsieur le ministre, les orateurs qui m'ont précédée ont déjà attiré notre attention sur la formation aéronautique des jeunes. Néanmoins, M. Tinant et moi-même, nous voudrions insister sur ce point.

En effet, la situation générale des sports aériens en France est affectée par des crédits nettement insuffisants. Nous le regrettons vivement, tant pour l'heureuse influence qu'ils ont sur le développement physique que pour leurs vertus éducatives dans le domaine des réactions morales et civiques, les sports étant riches de promesses pour nos jeunes. Son équipement doit être digne de la France. Il faut l'aider à prospérer et ne pas oublier le rôle que joue la pratique de ces sports dans l'éveil des vocations aéronautiques et la part qui leur revient dans le recrutement nécessaire aux grandes aviations civiles et militaires.

Nous constatons qu'après l'effort fait par l'Etat, à la fin de la guerre, pour mettre en place les moyens nécessaires au développement d'une activité aéronautique particulièrement intéressante pour les jeunes, d'année en année les crédits affectés aux sports aériens, et particulièrement au vol à voile, se sont amenuisés.

C'est ainsi que la flotte nationale de 1.200 planeurs en 1949 s'est trouvée réduite de moitié ; elle serait de 600 planeurs en 1961, alors que les matériels la composant sont techniquement dépassés dans leur ensemble et de structures vétustes.

Il faut donc prévoir le renouvellement du matériel, augmenter considérablement les subventions de fonctionnement et détaxer complètement l'essence utilisée par les aéroclubs-écoles pour la formation aéronautique des jeunes, formation qui devrait être comprise dans le plan du haut-commissariat à la jeunesse et qui a été réclamée d'ailleurs excellemment par votre rapporteur, M. Coudé du Foresto.

M. le haut-commissaire à la jeunesse et aux sports nous a informés hier qu'un protocole a été signé entre le haut-commissariat et vous qui conservez la charge de toute l'infrastructure technique. Voulez-vous nous indiquer, monsieur le ministre, quels sont vos projets sur ces points précis ? (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à Mme Crémieux.

Mme Suzanne Crémieux. Vous me permettrez, monsieur le ministre, de parler brièvement de la liaison Nîmes—Paris de la compagnie Air Inter. Mon propos rejoint d'ailleurs ceux de mes excellents collègues MM. Soufflet et Monichon.

En service depuis le 1er octobre 1961, cette liaison qui rapproche considérablement le Bas-Rhône-Languedoc de Paris constitue un élément important dans les possibilités offertes par cette région aux décentralisations industrielles. La situation de la période de démarrage est parfaitement favorable. La moyenne du 1er octobre à aujourd'hui atteint treize passagers payants dans chaque sens. Je signale que la liaison Paris—Toulouse débuta dans de moins bonnes conditions il y a dix-huit mois. Notre liaison est rentable.

Néanmoins, un problème général se pose : celui de la prise en charge du déficit d'exploitation des lignes. Pourquoi y a-t-il déficit ? Parce que l'on assiste à la naissance des lignes aériennes intérieures et que, comme à Nîmes, une habitude nouvelle doit être créée, parce que la compagnie Air Inter est totalement privée de moyens financiers et ne dispose que d'appareils adaptés aux courtes distances, à faible remplissage et au confort insuffisant et, de plus, à des prix de billets trop élevés.

Plusieurs prototypes existent : *Super-broussard, Potez 840.* Ils ne seront pas opérationnels avant 1963. Une politique devrait donc être adoptée. Elle conduirait évidemment l'Etat à accorder à Air Inter les disponibilités financières lui permettant l'acquisition de ces appareils lorsqu'ils arriveront sur le marché et à subventionner temporairement au moins le déficit des lignes existantes à l'image de ce qui est fait pour d'autres moyens de transport.

Seule cette politique peut amener la France à combler le retard qu'elle a enregistré dans le domaine de l'aviation intérieure, face à d'autres pays de dimensions identiques et même moindres.

Nous savons, monsieur le ministre, toute la sollicitude que vous avez toujours témoignée à notre région, tout l'intérêt que vous lui avez porté chaque fois que vous êtes venu chez nous. Subventionner Air Inter, nous semble aujourd'hui une question vitale si nous voulons que subsiste cette ligne si importante non seulement pour Nîmes mais aussi pour Clermont-Ferrand et Perpignan. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Un discours supersonique, monsieur le ministre ! (*Rires.*)

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Je prends de la hauteur, mais je ne sais si mon propos pourra prendre la vitesse supersonique que vous me réclamez. (*Rires.*)

Monsieur le président, mesdames, messieurs, je dirai peu de choses sur les infrastructures, car les exposés de vos deux rapporteurs ont été excellents. J'avais déjà eu l'occasion de dire que, dans une certaine mesure, on pouvait effectivement reprocher au IV° plan, en matière d'infrastructure aérienne, de marquer en quelque sorte un palier, mais qu'il ne serait peut-être pas très juste d'en faire le reproche au Gouvernement car il a fait en ce domaine un effort considérable au cours des dernières années ainsi qu'en témoigne un certain nombre d'inaugurations plus ou moins spectaculaires ; la dernière m'a mis en retard auprès de votre assemblée.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général.* Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je voudrais cependant indiquer à M. le rapporteur Coudé du Foresto que la première impression que j'ai ressentie dans l'aérogare d'Orly m'a fait partager une partie de ses critiques. A plusieurs reprises, j'ai consacré des dimanches qui n'étaient pas retenus par des débats budgétaires, à prendre les autobus « banalisés », à me rendre à l'aérogare, à suivre la foule des voyageurs dans les circuits jusqu'à l'aire d'envol — mais pas plus loin — et à refaire l'expérience en sens inverse à l'arrivée des appareils. Pendant plusieurs mois, plusieurs semaines devrais-je dire plutôt, de vives critiques ont été portées sur un système nouveau pour les habitudes françaises. Mais j'ai pu constater en réalité que les délais étaient généralement bien meilleurs qu'auparavant. J'ai reçu les délégués de toutes les compagnies aériennes étrangères. Ils m'ont adressé des compliments beaucoup plus que des critiques sur la réorganisation de l'aérogare d'Orly.

Mlle Irma Rapuzzi. Les critiques se sont lassés mais la cause n'a pas disparu, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je souhaite que vous voyagiez autant que moi, soit dans les mêmes fonctions, soit dans d'autres. Cela vous permettrait de fréquenter les aéroports étrangers. Vous constateriez alors que si comparaison n'est pas raison, il y a de bonnes raisons pour que les compagnies étrangères trouvent que l'organisation d'Orly, dans le monde moderne, est une des meilleures quels que soient les changements d'habitude que cette organisation impose et surtout quelles que soient les deux difficultés pour lesquelles il reste encore à améliorer la solution, à savoir : l'enregistrement des bagages reporté à l'aérogare d'Orly, ce qui gêne beaucoup de voyageurs, et le mode de transport vers ou à partir de l'aérogare, point sur lequel messieurs les rapporteurs ont attiré particulièrement l'attention.

En ce qui concerne l'infrastructure, je voudrais donner les quelques chiffres qui m'ont été demandés. Depuis de longues années est mis en évidence l'intérêt que représenterait pour le fonctionnement du secrétariat général à l'aviation civile un regroupement aussi poussé que possible des services qui en dépendent ; de plus la moitié d'entre eux sont installés rue de la Croix-Nivert dans des bâtiments provisoires, véritables baraquements qui ont dépassé la limite de durée possible, et que la haute direction est située principalement dans un immeuble du boulevard Montparnasse, qui ne nous appartient pas et dont on nous réclame maintenant la libération. Les dépenses totales auxquelles donnera lieu l'exécution des projets de construction du nouvel immeuble seront de l'ordre de 25 millions de nouveaux francs, dont 14 millions pour la première tranche et 11 millions pour la seconde tranche ; ces crédits permettront de lancer les travaux au début de 1963.

Il faudra donc seulement que le budget de 1963 comporte un rajustement de l'ordre de 4 millions de nouveaux francs venant s'ajouter à celui de 10 millions de nouveaux francs actuellement inscrit.

Ce rajustement avait été envisagé lors de la préparation du budget de 1962, mais a dû en définitive être reporté.

La troisième question relative à l'infrastructure a été posée par M. le sénateur Marie-Anne au sujet de l'allongement de la piste de Fort-de-France. Qu'il me soit permis de lui rappeler que lorsque le problème de l'allongement des pistes à la Martinique et à la Guadeloupe s'est posé, c'est après une longue discussion et un arbitrage, auquel je n'ai pris personnellement qu'une faible part, qu'il a été décidé de faire porter l'effort principal sur Pointe-à-Pitre. La construction de la piste pour quadriréacteurs en Guadeloupe a été bien accueillie et acceptée par tous, sous réserve que la Martinique bénéficie d'autres avantages dans d'autres domaines.

Comme il arrive souvent en pareille matière, une fois que l'effort a été fait à Pointe-à-Pitre, on a demandé — et je ne saurais vous en faire le reproche — qu'il en soit fait autant ou presque à Fort-de-France. Soyez assuré, monsieur Marie-Anne, que Fort-de-France ne sera pas oublié.

Je répète ici ce que j'ai déjà indiqué aux représentants de la Martinique que j'ai rencontrés et ce qu'a rappelé excellemment M. Coudé du Foresto dans son rapport. Les hôteliers se déclarent dans l'incapacité de construire des hôtels si la piste n'est pas prolongée. Mais, d'autre part, la justification des travaux de prolongement de la piste ne peut essentiellement être cherchée que dans le succès de l'hôtellerie. La solution me paraît donc simple: il suffit que le parallélisme recommandé par M. Coudé du Foresto soit bien suivi. Les travaux qui seront exécutés à Fort-de-France ne dureront d'ailleurs pas des années puisqu'il s'agit de prolonger la piste de 400 mètres. Les deux réalisations devront par conséquent être menées de front.

Enfin, plusieurs d'entre vous sont intervenus sur le problème de la construction aéronautique. Tout d'abord, le budget qui vous est présenté pour 1962 comporte des crédits accrus pour permettre le développement des types nouveaux de *Caravelle*, de façon à lui donner toutes ses chances en l'adaptant à l'évolution des techniques et des goûts. Je peux confirmer, car vous l'avez sans doute déjà appris par la presse, que le Gouvernement s'est récemment penché sur l'avion commercial supersonique, et qu'il a pratiquement décidé de s'orienter dans cette voie. Nous allons examiner de près les dépenses — elles sont considérables — qui en résulteraient dans les prochaines années. J'avais indiqué il y a deux ans, à cette tribune, répondant à M. le président Méric, que l'effort global serait de l'ordre de 150 milliards d'anciens francs. C'est cette somme qu'envisage le Gouvernement ; elle sera naturellement répartie sur un certain nombre d'années. Il sera donc probablement nécessaire que nous sollicitions de nouveaux crédits pour cette opération.

Le succès de *Caravelle* nous pousse à faire le « pari » que constitue toujours, dans une certaine mesure, une affaire de ce genre. Nous voulons maintenir, consolider et si possible accroître la place éminente et, dans certains domaines, l'avance que la France a su prendre dans le domaine aéronautique : c'est ce que le Gouvernement veut tenter avec la *Caravelle* supersonique.

En dehors des problèmes d'infrastructure et de construction aéronautique, les grandes questions qui ont été traitées peuvent se répartir en trois ordres. Le premier concerne les personnels et particulièrement les nouveaux statuts des agents de la navigation aérienne et de la météorologie. Ces statuts ont été étudiés au début de 1961, soumis aux comités techniques paritaires et au Conseil d'Etat. Ils pourront paraître prochainement, c'est-à-dire en temps voulu pour être appliqués en 1961, et spécialement pour permettre aux intéressés de bénéficier des mesures pécuniaires entraînées dès janvier 1961.

Je sais que les personnels protestent et qu'ils auraient voulu obtenir des conditions meilleures. Les dispositions prises récemment pour l'enseignement ont créé certaines disparités entre des grades et des classes qui étaient auparavant à des niveaux comparables, ce qui peut, dans une certaine mesure, expliquer les revendications qui nous sont faites. Pour le moment, il ne nous a pas paru possible de leur donner satisfaction et, comme l'a dit un des intervenants, nous avons seulement réservé le cas des ingénieurs de travaux : leur sort devra donc être réexaminé à nouveau.

Le second ordre de questions sur lesquelles j'ai subi des reproches est l'aviation légère et sportive. Ces reproches me paraissent justifiés en grande partie, mais ils me touchent profondément dans la mesure où je suis moi-même un pratiquant de cette activité et où je m'intéresse de près à son développement.

A mon arrivée au ministère des travaux publics, le budget de 1958 que j'avais charge d'appliquer mais qui avait été voté antérieurement prévoyait des subventions de fonctionnement pour un montant de 860.000 nouveaux francs. Elles ont été de 1.641.000 nouveaux francs en 1961.

Les primes d'achat pour matériel volant et les subventions pour l'infrastructure étaient de 1.400.000 nouveaux francs en 1958 ; elles sont de 3.850.000 nouveaux francs pour 1961. En quatre ans, les crédits ont plus que doublé.

L'effort est insuffisant, sans doute, comme vous l'avez tous reconnu, mais il est tout de même très sensible. Il ne faut pas

dire qu'en 1962 on fera moitié moins qu'au lendemain de la libération.

Il faut considérer au contraire qu'un effort exceptionnel, s'exerçant dans des conditions exceptionnelles, a pu donner une forte impulsion pour le « départ » de cette activité. Progressivement, à partir de 1947-1948, les crédits n'ont fait que se maintenir à un niveau qui ne suivait pas la hausse du coût de la vie et méconnaissait les difficultés relatives au pouvoir d'achat. C'est seulement depuis 1958 que, partant de ce niveau très bas, nous avons pu reprendre un rythme d'augmentation de 20 à 25 p. 100 par an.

Objectivement, l'effort fait en 1961 est inférieur à celui qui fut consenti en 1946. Mais l'effort fait en 1961 comparé à ce qu'il était en 1958 marque un grand progrès. Voilà les deux termes entre lesquels se situe la comparaison. Pour redresser une situation de ce genre, la sagesse du ministère des finances veut une évolution progressive. Le retour à des chiffres normaux se fait par paliers successifs.

Je me réjouis d'avoir entendu tant d'intervenants en faveur de l'aviation légère et sportive. Il fut un temps où dans les assemblées ceux qui défendaient l'aviation légère et sportive étaient de jeunes et brillants parlementaires, du type du colonel Soufflet. Quand je vois des personnalités déjà plus avancées en âge et des dames comme Mme Cardot défendre avec ardeur l'aviation légère et sportive, je suis sûr d'avance que la cause est gagnée. (*Applaudissements.*)

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial.* Je vous ai posé une question sur le protocole signé entre vous-même et le haut-commissariat à la jeunesse et aux sports.

M. le ministre des travaux publics. En effet, M. le rapporteur me fait remarquer qu'emporté par mon éloge des sénateurs intéressés par l'aviation légère et sportive, j'oublie de répondre à une question que j'avais pourtant notée.

Il s'agit du souhait formulé par la commission des finances, tendant à ce que l'aviation légère et sportive soit rattachée au haut-commissariat à la jeunesse et aux sports plutôt qu'au ministère des travaux publics. Je ne défends pas ici une situation, certes précaire et provisoire, de responsable de cette activité. Cependant, où pratique-t-on l'aviation légère et sportive ? Dans la plupart des cas, ce sport se pratique sur des aérodromes qui ont une autre destination et par conséquent sur des aérodromes qui en réalité ne seront jamais à la disposition du haut-commissaire à la jeunesse et aux sports.

Dans le cas contraire, on pourrait craindre que l'ensemble des moyens dont dispose l'aviation civile pour l'infrastructure perde le souci de l'intérêt de l'aviation légère et sportive. On peut douter dans ces conditions que l'aviation légère, si étroitement imbriquée avec les autres formes de l'activité aérienne, soit bénéficiaire en définitive d'une telle décision.

Un autre aspect de la question est celui des moniteurs. On peut imaginer qu'ils puissent dépendre de Saint-Yan, où sont formés les moniteurs et pilotes d'aviation selon la méthode appliquée dans ce centre. Si ces moniteurs passaient sous le contrôle de M. Herzog, il faudrait prévoir deux stages, un pour les moniteurs et pilotes professionnels et un pour les moniteurs de l'aviation légère et sportive. Mais je crois que la dépense se trouverait grandement accrue. J'ajoute enfin qu'en ce qui concerne le matériel et les possibilités de toute nature, l'aviation légère et sportive, de ce seul point de vue, a intérêt à s'appuyer sur l'aviation tout court. Si vous pensez qu'elle peut avoir des crédits beaucoup plus importants en étant sous la dépendance du haut-commissariat à la jeunesse et aux sports, j'abandonnerai volontiers cette branche de mon activité, mais j'ai peur que l'aviation légère et sportive, séparée de l'appui essentiel que constitue pour elle l'ensemble du secteur infrastructure, n'en pâtisse plutôt.

C'est dans cet esprit qu'entre M. le haut-commissaire Herzog et moi-même est intervenu récemment un protocole visant à ce que les propagandistes de sport n'oublient pas que l'aviation sportive et légère est un élément d'activité sportive important pour que les professeurs puissent distribuer tous les éléments que nous leur fournissons avec ces cours illustrés, ces brochures, ces modèles indispensables dans nos écoles.

Enfin, et pour que l'organisation des championnats et des compétitions s'appuie sur un commun effort de M. le haut-commissaire et de moi-même, nous avons des liaisons très étroites. Ses délégués travaillent avec moi tandis que des délégués de mes services travaillent avec ses directeurs. Je suis persuadé que nous retirerons quelque chose de valable de cette collaboration. En voulez-vous un premier résultat ? M. Herzog a passé son brevet de pilote privé il y a quelques mois sur un avion du SFATAT...

J'en viens à la question d'Air Inter qui a été soulevée par M. Pams en ce qui concerne ses aspects financiers. Je voudrais rappeler que les choses se sont passées en trois étapes.

Première étape : étape d'activité difficile et d'ailleurs brève.

Seconde étape : il est constaté très vite qu'Air-Inter n'a pas reçu une dotation suffisante pour faire face à ses charges. La compagnie est mise en sommeil. Deux possibilités se présentent bientôt : celle envisagée par le rapporteur du budget de l'aviation civile à l'Assemblée nationale qui consiste à prolonger le temps de répit, à attendre d'y voir plus clair ; celle aussi de relancer l'activité de la compagnie sur les mêmes bases ou des bases légèrement différentes.

A la réflexion et à la suite des démarches des collectivités locales qui ont été présentées nombreuses, la seconde solution a été retenue. Deux séries de considérations pèsent cependant dans l'immédiat sur la situation d'Air Inter. D'une part, le besoin de transport n'est pas encore très important ; d'autre part, la technique de l'instrument du transport intérieur n'est pas encore parfaitement au point. Cela a été souligné avec clarté par le dernier orateur inscrit et par plusieurs intervenants, notamment Mme Crémieux.

Tant qu'Air Inter ne disposera pas de l'avion parfaitement adapté à la tâche, l'exploitation de la compagnie sera difficile. Aussi bien a-t-il été décidé d'accélérer les études de l'avion *Super-Broussard.* La sortie de cet avion est proche, il sera essayé sur les réseaux de l'aéropostale et d'Air Inter. L'étude des conditions d'utilisation du *Potez* est également poussée.

En attendant et conformément aux préoccupations des représentants des collectivités locales, il fallait entretenir un climat, il ne fallait pas laisser s'effacer le goût de nombreux Français pour les transports aériens.

C'est pourquoi il a été décidé de relancer l'activité d'Air Inter dès 1959. On s'est heurté d'abord à de grosses difficultés, puis un certain nombre de chambres de commerce et de municipalités ont fait un effort considérable. A la suite de ces efforts, nombreux sont ceux qui, tels M. Soufflet, constatent qu'Air Inter est en 1961 dans une position meilleure que celle que les experts de l'aviation intérieure et le ministre lui-même osaient espérer il y a deux ans.

On observe pourtant qu'il faudrait, pour que ces résultats encourageants soient définitivement acquis, prévoir une subvention de l'Etat qui permît aux collectivités locales de voir leur effort étayé et relayé.

J'attire l'attention du Sénat sur deux points :

Premier point : même lorsque nous disposerons des machines adaptées au trafic intérieur, il sera indispensable de prévoir un ticket modérateur, de façon que les collectivités locales soient incitées à s'intéresser à la ligne les concernant ; une ligne ne fonctionnera de façon satisfaisante que si la grande ville, la région desservie par elle fait de la propagande en sa faveur, la soutient.

Second point : la compétition entre les villes qui désirent être reliées par Air Inter est âpre. Quand il faut choisir entre deux villes — voisines de quarante-cinq kilomètres par exemple — qui s'offrent à être tête de ligne, la décision qui intervient dépend d'un certain nombre de facteurs, l'un des plus importants de ceux-ci est basé sur l'offre de concours financier des collectivités locales.

Ceci étant, il fallait définir pour l'avenir les lignes les plus valables et les plus durables. C'est pourquoi en 1962 le Gouvernement a considéré qu'il ne devait pas prendre d'engagement formel en faveur de toutes les lignes desservies par Air Inter. Il se réserve d'examiner cas par cas certaines lignes qui peuvent paraître indispensables et dans quelles mesures il paraîtra nécessaire de les soutenir. Il est important qu'en 1963 soient assurés les vols du réseau Air Inter suivants : Paris—Toulouse, Paris—Pau, Lille—Lyon—Nice, Paris—Lyon—Nice, Toulouse—Perpignan, Nantes—Lyon, Nantes—Marseille, Paris—Clermont-Ferrand.

Je me réjouis de l'intérêt que le Sénat attache au développement du réseau aérien intérieur. La vie de ce réseau a été jusqu'ici difficile et je remercie les collectivités locales d'avoir assumé de lourds engagements. Je crois pouvoir dire que dans quinze mois la question qui nous préoccupe depuis tant d'années sera en passe d'être résolue.

Je veux, en terminant, répondre aux questions qui m'ont été posées concernant la situation d'Air Inter dans la compétition internationale et la nécessité de faire ici appel à des ententes internationales.

En réalité, toutes les compagnies de navigation aérienne se trouvent à l'heure actuelle devant des difficultés qu'il était facile de prévoir : dès l'instant que la possibilité apparaissait de remplacer des appareils volant à 450 kilomètres-heure et emportant 64 passagers par des appareils volant à 900 kilomètres-

heure et emportant 160 passagers, il fallait, ou bien « faire le grand saut » et passer la commande de tels appareils quitte à ce que l'équipement des compagnies soit pendant un temps supérieur aux nécessités du trafic ou bien renoncer à cet équipement ; il était pratiquement impossible sur les principales lignes de conjuguer l'emploi des matériels à pistons et des matériels à réaction ; tout au moins une telle solution ne pouvait-elle être que très provisoire. C'est pourquoi l'option a été prise par toutes les grandes compagnies en faveur des avions à réaction ; grâce à ceux-ci les compagnies disposent cette année de capacités accrues, de sièges dont le nombre est supérieur de 66 p. 100 à celui de l'année dernière alors que le trafic s'est accru selon les lignes et selon les cas de 10 à 15 p. 100. C'est là une épreuve pour les compagnies. Air France l'a subie moins durement d'ailleurs que certaines autres grandes compagnies qui font un effort considérable, mais qui ont des coefficients de remplissage très faibles.

La compagnie nationale a pris un risque qu'elle devait prendre comme ses concurrents ; l'évolution de son trafic permet de bien augurer de son avenir.

La situation que je viens de rappeler souligne l'intérêt de la recherche d'une coordination internationale. On m'a posé à ce propos, comme d'ailleurs il y a deux ans, une question concernant le projet d'Air-Union et les *quota* prévus à l'intérieur d'Air-Union. Pourquoi la compagnie Air France, m'a-t-on demandé, qui a une situation exceptionnellement favorable, accepte-t-elle, à douze ans de date, d'avoir une position relativement moins forte ?

La réponse à cette question est très simple : L'Allemagne et l'Italie, au lendemain de la guerre, n'avaient plus d'avions ni d'ailleurs le droit d'en avoir. Elles ont, dans la discussion des accords internationaux, troqué leurs droits aériens contre des avantages dans d'autres secteurs économiques. Ce sont la K. L. M., les lignes scandinaves, les lignes américaines qui ont profité des possibilités des marchés allemands et italiens, possibilités qui sont considérables parce que Rome est Rome et que les Allemands sont 51 millions.

Depuis, les années ont passé, on a assisté à la renaissance des compagnies allemandes et italiennes ; aujourd'hui, ces compagnies cherchent à obtenir leur part du transport aérien dans des discussions internationales où elles ont quelque chose à offrir.

L'Allemagne qui a 51 millions d'habitants, l'Italie qui en a 49 auront un jour la possibilité, si leurs compagnies aériennes développent leurs lignes, d'assurer un trafic extrêmement important.

Je ne citerai ici que deux chiffres.

Il y a dix ans, la part d'Air France dans le trafic assuré par Air France-Sabéna-Lufthansa-Alitalia était de 51 p. 100, elle n'est plus que de 39,65 p. 100. Ceci ne veut pas dire que l'activité d'Air France diminue ; ceci veut dire que les autres compagnies progressent vite, reprennent sur le marché une part qui est normalement la leur. En réalité, les *quotas* du projet d'Air Union consolideraient une avance sérieuse obtenue par Air France.

Plusieurs orateurs, sous des formes diverses, m'ont demandé ce que deviendraient les compagnies privées dans le cadre d'Air Union. Pour qu'un tel accord soit efficace, il faut que les compagnies privées trouvent dans celui-ci leur place et que les précautions demandées par M. Soufflet soient prises, tout en maintenant à Air France un rayonnement à travers le monde comparable à celui des plus puissantes compagnies de transport aérien. Si nous souhaitons qu'Air France s'engage avec succès dans l'utilisation des appareils supersoniques il nous faut passer les accords nécessaires afin que demain, je veux dire dans dix ans, ces machines extrêmement coûteuses soient utilisées dans les meilleures conditions économiques.

Comme l'ont dit les rapporteurs, il est bien clair que l'aviation internationale deviendra, qu'on le veuille ou non, une nécessité, car elle est la suite logique du développement du progrès technique. L'essentiel est de trouver la formule permettant de laisser à Air France son originalité propre, à laquelle nous sommes tous attachés, mais d'une manière telle que cette compagnie ait sa place dans la compétition internationale.

Ainsi l'aviation française gardera ce qu'il nous faut lui garder : son prestige. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La discussion générale ayant pris fin, nous abordons maintenant les crédits de l'aviation civile figurant aux états C et D.

Je donne lecture de la partie de l'état C relative au ministère des travaux publics et des transports : « II. — Aviation civile et commerciale ».

ETAT C

(*Dépenses ordinaires. — Mesures nouvelles.*)

« Titre III (moyens des services) : + 10.024.502 nouveaux francs. (*Adopté.*)

« Titre IV (interventions publiques) : + 6.528.555 nouveaux francs. »

Par amendement, n° 110, M. Gaston Pams, au nom de la commission des affaires économiques propose de supprimer le crédit de ce titre.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis.* Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je ne voudrais pas allonger le débat en reprenant les arguments que j'ai développés tout à l'heure à l'occasion du rapport que j'ai présenté au nom de la commission des affaires économiques et du plan.

Je voudrais simplement, en réponse aux paroles prononcées par M. le ministre et par M. Soufflet, indiquer que nous demandons, sous forme indirecte, simplement un crédit de 200 millions qui ramènerait la charge des collectivtés locales de 90 p. 100 à 30 p. 100. Ainsi, le ticket modérateur qui a été réclamé se trouverait maintenu.

Par ailleurs, si l'on souhaite que la compagnie Air Inter puisse procéder à un équipement rationnel et à des achats de matériel, il faut que son exploitation soit garantie. Or elle ne peut l'être que par l'Etat, car les collectivités locales inscrivent une certaine somme à leur budget qui, une fois épuisée, ne peut être renouvelée.

Tel est le but de l'amendement que j'ai déposé. La suppression de crédit demandée signifie, en définitive, que nous avons l'intention d'en réclamer un autre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial.* Il est dans les usages que ce soit la commission qui parle avant le Gouvernement. Je suis désolé, mais c'est au Gouvernement que je laisserai le soin de conclure.

La commission, qui n'a pas eu à connaître de cet amendement, a cependant débattu assez longuement de ce problème. S'il est exact qu'aucune ligne n'ait été supprimée dans le budget sur l'éventuelle subvention à la compagnie Air Inter, il n'en est pas moins vrai — nous le savons tous, c'est le secret de Polichinelle — qu'il avait été prévu une somme de l'ordre de 1.800.000 nouveaux francs.

Sans pouvoir, bien entendu, se prononcer sur un amendement dont elle n'a pas eu à connaître, la commission s'en remet à la sagesse de l'assemblée, mais elle souhaiterait que le Gouvernement fit un geste.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ? Il va certainement joindre le geste à la parole ! (*Rires.*)

M. Valéry Giscard d'Estaing, *secrétaire d'Etat aux finances.* A propos de la compagnie Air Inter plusieurs orateurs ont fait allusion à une subvention qui aurait été supprimée.

La vérité vient d'être rétablie par M. Coudé du Foresto. La subvention n'a jamais été supprimée pour la bonne raison qu'elle n'a jamais existé. Le Gouvernement a remis en marche la compagnie Air Inter au prix de sacrifices financiers importants. On se souvient qu'à partir de 1958 la compagnie Air Inter a connu de grandes difficultés ; que, pratiquement, en 1959, elle a interrompu son fonctionnement sauf sur quelques lignes à caractère touristique. Le Gouvernement, loin de se désintéresser de cette question, a remis en marche cette compagnie grâce à l'initiative de mon collègue des travaux publics.

Il l'a fait dans des conditions onéreuses puisqu'il a fallu procéder à une augmentation de capital qui a, en fait, légèrement diminué la part des actionnaires privés et légèrement augmenté la part des actionnaires publics ou semi-publics. Il l'a fait, en outre, en prenant une décision importante et fort coûteuse dont j'aurais souhaité que nous ayons recueilli ici l'écho : il s'agit de la détaxe des carburants pour le trafic aérien, qui coûte approximativement au budget de l'Etat six millions de nouveaux francs par an, c'est-à-dire trois fois le montant de la subvention qu'on nous propose d'instituer. Cette décision a été prise au mois de janvier 1960. Elle ne l'avait pas été pendant la période de 1954 à 1958 et c'est ce qui explique les difficultés d'Air Inter à l'époque.

Le Gouvernement entend assurer la survie d'Air Inter. Il n'a donc en aucune façon le désir de compliquer les conditions d'existence de cette compagnie et dans les conversations que nous avons eues avec mon collègue des travaux publics — et dont j'admire que M. Emaille ait percé le secret — nous avons toujours été d'accord pour indiquer qu'il était essentiel que la

compagnie Air Inter continue de fonctionner. D'ailleurs, avec ses dirigeants et ses actionnaires nous avons eu des conversations, au cours desquelles nous n'avons pas constaté l'uanimité que nous trouvons ici concernant le problème de la subvention.

Il convient d'ailleurs de relever une certaine contradiction dans la demande que nous présente M. Pams. Si j'ai bien compris, il faudrait d'une part que cette subvention soit créée pour soulager la part des collectivités locales, et d'autre part, qu'elle serve à l'acquisition du matériel.

M. Gaston Pams, *rapporteur spécial.* Pas du tout !

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Vous demandez les deux subventions en les additionnant.

En réalité, le problème que pose l'acquisition du matériel est pratiquement résolu.

En effet, Air Inter se propose d'acquérir certains types de matériel aéronautique plus propres à son exploitation que ceux qu'elle utilise actuellement. Cette opération pourra être assurée d'une part au moyen d'une participation de l'Etat au capital de la compagnie, d'autre part par des prêts sur fonds publics. Ce problème peut donc être considéré comme réglé.

Reste la dernière partie de la demande de M. Pams, la subvention d'exploitation pour soulager l'effort attendu des collectivités locales.

Il est certain que cet effort est important. Mais il serait prématuré de règler le problème de l'équilibre — ou plutôt du déséquilibre — financier d'Air Inter.

En effet, lorsqu'on a décidé la remise en marche de cette société, au prix des sacrifices financiers que j'ai rappelés, il a été prévu que ces concours permettraient à Air Inter de fonctionner jusqu'en 1963 et qu'alors seulement se poserait la question de savoir comment il conviendrait d'assurer d'une manière permanente son équilibre financier. Il est fort possible qu'à ce moment-là, nous aurons, sous une forme qu'on ne peut pas prévoir exactement aujourd'hui, à instituer une contribution financière de l'Etat en faveur de la compagnie Air Inter.

Mais nous n'avons pas actuellement les moyens de décider objectivement les modalités et l'importance de ce concours. Nous assistons au démarrage de lignes, qui viennent d'être instituées dans des départements que connaît fort bien Mme Crémieux et que je connais moi-même, pour lesquelles les collectivités locales ont consenti un effort important. Nous ne pouvons pas dire encore de quelle manière leur équilibre financier sera assuré. S'il y a un déficit résiduel nous serons à même de l'apprécier à la fin de l'expérience, c'est-à-dire en 1963, et nous prendrons alors les décisions qui s'imposent.

L'erreur la plus grave serait de laisser cette compagnie s'installer dans un déficit d'une ampleur telle que personne ne pourrait raisonnablement proposer sa survie. En conséquence, nous retomberions dans les erreurs qui ont conduit en 1959 à arrêter son exploitation.

C'est pourquoi, en vous rappelant l'effort considérable réalisé sous la forme de détaxation du carburant et en vous assurant que nous sommes conscients de ce que l'Etat pourra avoir à consentir un effort nouveau à partir de 1963 — selon des modalités à définir — pour assurer la survie d'Air Inter, je crois que toute décision de cette nature serait aujourd'hui prématurée.

Au lieu de me confier à la sagesse du Sénat, je préférerais, dans ces conditions, me confier à la sagesse de M. Pams en lui demandant de bien vouloir retirer son amendement. (*Rires et applaudissements.*)

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis.* Il est très difficile de rester insensible au charme de M. le secrétaire d'Etat aux finances. Cependant, je voudrais faire remarquer que si l'Etat est intervenu déjà pour aider Air Inter par le moyen de la détaxation sur l'essence, les collectivités locales auxquelles on demande un effort pour couvir le déficit d'Air Inter sont intervenues dans la plupart des cas pour réaliser les infrastructures des aérodromes qui, normalement, auraient dû être assurées par l'Etat.

Par conséquent, si vous le voulez bien, monsieur le secrétaire d'Etat aux finances, nous sommes quittes sur ce point-là.

Je reviens à la question de l'inscription du crédit. Comme vous l'avez fait remarquer tout à l'heure, il ne s'agit pas de la suppression d'un crédit mais de l'inscription d'un crédit nouveau. C'est ce qui nous intéresse, car ainsi Air Inter aurait une garantie supérieure à celle dont elle dispose actuellement par les simples crédits que lui accordent les collectivités locales.

Nous vous demandons l'inscription d'un crédit de 1.800.000 nouveaux francs. Nous nous contenterions même d'un crédit plus réduit, mais qui justifierait une ligne d'inscription dans le budget. Ce serait pour nous plus important que les promesses que vous nous faites. Nous ne doutons certes pas de votre parole, mais nous savons que, quelles que soient les bonnes intentions d'un ministre, ce dernier peut changer ou que le Gouvernement peut ne pas les suivre.

Par conséquent, nous désirerions faire échec à l'un des arguments que vous avez avancés tout à l'heure quand vous avez déclaré qu'il s'agissait d'un crédit nouveau. Nous voudrions l'inscription d'un crédit qui donnerait à la compagnie Air Inter la certitude que, l'année prochaine, elle aurait le soutien de l'Etat.

C'est la raison pour laquelle je regrette de ne pas accéder à votre demande. Je maintiens l'amendement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Sans prétendre intervenir dans l'aimable dialogue entre M. le secrétaire d'Etat aux finances et M. Pams, je voudrais apporter une précision que j'avais laissé à mon collègue le soin de présenter et que, par discrétion, il n'a pas donnée, alors que le mérite lui en revient essentiellement.

Parmi les deux questions posées par la commission et son rapporteur, M. Pams, l'une avait trait à une nouvelle augmentation de capital d'Air Inter pour en faciliter l'équipement, ce qui entraîne le versement par la Société nationale des chemins de fer français, par Air France, par le F. D. E. S. et par la caisse des dépôts et consignations d'une somme de plusieurs millions de nouveaux francs. Cette somme permettra de dégager 10 millions de nouveaux francs qui sont, dès le début, nécessaires à l'achat d'appareils bien adaptés.

Cette augmentation de capital a été décidée ces derniers jours. Elle constitue pour l'exploitation d'Air Inter, comme l'a dit Mme Crémieux, un élément essentiel ; dans ces conditions, sur les trois points considérés, détaxe de l'essence, possibilités d'emprunts et subventions, les deux premiers se trouvent réglés à la satisfaction de la commission.

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis.* En ce qui concerne l'acquisition du matériel, monsieur le ministre, il est certain que des prêts ont été accordés. Mais il s'agit d'acheter un matériel appartenant à Air France et qui est déclassé ; si bien qu'en définitive ce sera un simple virement de crédits entre deux organismes d'Etat.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Air France aurait bien pu vendre ce matériel à l'étranger.

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis.* Cette éventualité eût peut-être été souhaitable car, dans ce cas, avec le produit de la vente il aurait été possible d'acheter un matériel mieux adapté aux lignes intérieures.

M. Michel Yver. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Yver.

M. Michel Yver. Vous avez parlé tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, des sacrifices de l'Etat en faveur d'Air Inter.

Permettez-moi de vous dire que le carburant sur lequel vous avez consenti une détaxe partielle n'aurait jamais été consommé si vous n'aviez pas pris cette décision. Il serait resté dans les citernes. (*Sourires.*)

Il nous faut donc admettre que vous n'avez fait aucun cadeau mais seulement un geste symbolique qui, s'il ne manque pas d'élégance, manque tout de même de générosité ! (*Rires et applaudissements.*)

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Dans ce débat, nous assistons à la suppression d'un grand nombre de titres des fascicules budgétaires. Certaines demandes sont justifiées par des considérations d'ensemble sur la nature desquelles on peut s'interroger, mais sur l'importance desquelles on ne peut pas se tromper. En ce qui concerne les deux budgets actuellement en cours de discussion, un amendement demande de supprimer des crédits de l'aviation civile. Tout à l'heure, un autre amendement proposera de supprimer des crédits de la marine marchande. Dans ces conditions, le budget sortant de vos travaux et qui ne fera pas d'ailleurs forcément l'objet d'une seconde délibération

devant votre Assemblée, n'aura certainement pas le caractère qu'un document budgétaire de cette importance doit avoir.

Nous avons montré tout l'intérêt que le Gouvernement porte à la compagnie Air-Inter. L'effort financier que l'Etat est prêt à consentir dans l'avenir à son équipement est important. Pour 1962, il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement d'instituer une subvention dans ce domaine. M. Pams sait fort bien que la création de cette subvention n'entre pas dans les initiatives qui sont de la compétence du Parlement. Dans ces conditions, et si on peut déplorer l'insuffisance des crédits de l'aviation civile, malgré leur progression appréciable, le vote indicatif de votre Assemblée sur la demande de subvention risque de les mutiler en un point important, plutôt que de faire progresser l'aviation civile française.

M. André Colin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Colin.

M. André Colin. Je dois dire que sur un point, qui est celui de la considération que le Parlement se doit à lui-même et à laquelle M. le secrétaire d'Etat a fait allusion, en ce qui concerne la procédure budgétaire, il est possible qu'il devienne lassant pour certains de profiter du vote du budget pour, sur un titre quelconque, voter une proposition de résolution. Puisque nous avons, hélas ! été privés — et le Gouvernement sans doute se rendra compte combien nous en avons été privés à temps ! — de la possibilité de voter, dans ce domaine, les propositions de résolution. (*Très bien ! au centre.*)

Nous semblons profiter des débats budgétaires pour voter des propositions de résolution. Car c'est en réalité ce que nous faisons. Nous votons contre la suppression de tel ou tel titre. On peut le faire sans doute en raison des intérêts qui sont en jeu en la circonstance et qui intéressent considérablement la région que je représente, mais je risquerais moi-même d'être contraint de suivre cette voie, qui n'est peut être pas à l'honneur du Parlement, ni du Sénat.

C'est donc dans cet esprit que j'interviens, en m'adressant à M. le secrétaire d'Etat et en lui proposant l'exemple de la ligne d'Air Inter sur Paris-Brest. Pour 1962, l'effort qui va être demandé aux collectivités locales intéressées est de l'ordre de 70 millions de francs. Il s'agit donc d'un effort considérable qui va être entrepris par des collectivités locales. Ces sommes qui ne vont pas à l'Etat pour assurer le développement économique régional, vont être demandées à des contribuables qui ne sont pas directement intéressés par la ligne, car les moyens leur font défaut pour l'utiliser. Il s'agit de 70 millions. Il est incontestable que l'effort n'est pas durable. Or, vous parlez, monsieur le secrétaire d'Etat, ainsi que M. le ministre et à juste titre, de développement économique régional et d'aménagement du territoire. Il est certain que, pour une ville ou une région qui est à huit heures de Paris par chemin de fer, le seul moyen raisonnable de prévoir le développement économique régional et l'aménagement du territoire est d'organiser ue ligne aérienne. (*Très bien !*).

Toutefois, une charge supplémentaire de 70 millions demandée aux collectivités locales intéressées n'est pas supportable et ne peut durer. Or, supprimer la ligne c'est interrompre les perspectives du développement économique.

Vous nous dites, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il est inconcevable que, pour l'année budgétaire 1962, nous puissions bénéficier de subventions de l'Etat et que la compagnie Air Inter bénéficiera, soit par augmentation de capital, soit autrement, des possibilités de moderniser son équipement. Si, pour donner satisfaction notamment aux confirmations de promesses que vous a demandées M. Pams, rapporteur pour avis, vous acceptiez, non pas de faire un sacrifice de crédits, mais simplement d'inscrire une ligne « Mémoire » à votre budget qui nous indiquerait que le chapitre est inscrit dans le budget, nous verrions là une solution transactionnelle qui satisferait le Sénat et qui nous permettrait de voter le budget dans des conditions raisonnables. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Soufflet pour explication de vote.

M. Jacques Soufflet. Je me permets d'appuyer la proposition qui vient d'être faite par M. Colin.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Le cas qui a été soulevé par M. Colin illustre, à mes yeux, excellemment la difficulté du problème. C'est qu'en réalité la thèse qui nous est présentée par le rapporteur simplifie sans doute le problème plus qu'il ne convient si on a l'intention de le résoudre quant au fond.

Il existe, en effet, des lignes très différentes à l'intérieur du réseau français. Il est probable que, pour la desserte Paris—Brest, la proportion de moitié ne serait pas suffisante et qu'en revanche, pour la ligne Paris—Lyon, elle serait excessive.

C'est pourquoi, si l'on institue une subvention budgétaire de l'Etat au profit d'Air Inter, il faudra étudier la manière dont cette subvention devra être répartie. La méthode qui nous est proposée et qui consiste à la fixer à 50 ou 30 p. 100 ne répond pas à la nature véritable du problème. Il faudrait prévoir une instance décidant de celles des lignes qui doivent être instituées et, pour ces lignes, de la part qu'il convient de laisser à la charge des collectivités locales, compte tenu de leur richesse, de celle qui peut être prise en charge soit par Air Inter lui-même, enfin de celle qui incomberait au budget de l'Etat.

En réponse à ce que vient de me demander M. Colin et à l'instant M. Soufflet, je suis obligé de toucher un point de procédure. Nous ne pouvons pas déposer un amendement créant un chapitre « *Mémoire* », étant donné que le Parlement vote le budget par titre. En revanche, nous pouvons prendre l'engagement de faire figurer dans le budget voté — celui qui sortira de vos délibérations et qui, comme vous le savez, est imprimé dans les premiers mois de l'exercice, c'est-à-dire en février ou en mars — une ligne « *Mémoire* » intitulée « Subvention de l'Etat à la compagnie Air Inter », de façon que vous ayez l'assurance que nous sommes décidés à faire en sorte que l'Etat participe, dans la mesure où l'intérêt général le justifiera, aux charges de cette compagnie. (*Applaudissements.*)

M. Gaston Pams, *rapporteur spécial.* Je remercie monsieur le secrétaire d'Etat aux finances et, devant l'engagement qu'il vient de prendre, nous retirons l'amendement. (*Applaudissements.*)

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV au chiffre de 6.528.555 nouveaux francs.

(*Le titre IV, avec ce chiffre, est adopté.*)

ETAT D

Dépenses en capital (mesures nouvelles).

TITRE V

Autorisations de programme, 243.270.000 nouveaux francs. — (*Adopté.*)

Crédits de paiement, 118.931.000 nouveaux francs. — (*Adopté.*)

TITRE VI

Autorisation de programme, 34.730.000 nouveaux francs. — (*Adopté.*)

Crédits de paiement, 20.310.000 nouveaux francs. — (*Adopté.*)

Travaux publics et transports.

III. — MARINE MARCHANDE

M. le président. L'ordre du jour appelle maintenant la discussion des dispositions du projet de loi concernant la marine marchande.

La parole est à M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, dans un souci d'horaire et de discipline je m'efforcerai d'être concis et, sans atteindre au style de Thucydide, d'être utile. Mon intervention portera donc sur les deux points qui motivent à ce stade du débat la position de refus de votre commission des finances. Nous ne négligeons pas pour autant ce qui nous donne satisfaction et qui témoigne, monsieur le ministre, de l'activité de vos services de la place de Fontenoy, auxquels je voudrais dire en guise de remerciement que leurs efforts mériteraient d'être plus souvent et mieux soutenus, en particulier devant le Parlement.

M. Yvon traitera de la construction navale. En ce qui me concerne, par respect et par tradition j'abandonnerai ce chapitre au gardien de la flamme, M. le président Abel-Durand.

Dans l'enseignement maritime, après deux nouvelles écoles que le rapporteur du budget espère être invité à visiter un jour, je dirai mon espoir d'avoir accès à cette tribune suffisamment longtemps pour y saluer la naissance d'une école nationale de pêche.

Des deux grandes compagnies d'économie mixte, pour lesquelles, monsieur le ministre, vous avez laissé percer le bout de l'oreille devant l'Assemblée nationale en répondant à M. Michaud, laissez-moi vous dire ceci : n'abusez pas du pouvoir qui se veut réglementaire. Une bonne explication sur les avenants et sur l'évolution des choses depuis la loi du 20 mai 1951 vaudra mieux, croyez-moi, que des escarmouches budgétaires renouvelées. L'expérience justifie mon propos.

En abordant les pêches maritimes, souci de tant de nos collègues côtiers, à travers une irritante question qui devient humiliante pour vous, monsieur le ministre, je regrette d'avoir à le dire, car vous en avez été le responsable avant d'en devenir le censeur impuissant, je vais, pour l'information du Sénat, faire une incursion rapide mais précise à travers la pêche française dans la Communauté économique européenne.

La Communauté européenne de pêche se précise, d'un côté, par des gens pressés d'y entrer et qui ont conscience de l'aide qui est déjà consentie dans leurs pays respectifs et, de notre côté, par des gens pressés d'imposer un statut pour lequel nous ne sommes pas préparés.

Voici des exemples. Avec la décision unilatérale d'étendre la limite de ses eaux territoriales de trois à douze miles, l'Islande a donné le signal du plus grand bouleversement et de la plus grande crise qu'aient subis les pêches maritimes de l'Europe occidentale.

L'extension des limites territoriales s'est traduite, aux dires des armateurs anglais, allemands et belges, par plus de 60 p. 100 de perte des lieux de pêche traditionnels.

Voyons d'abord la réaction de l'Angleterre. L'Angleterre opposa d'abord le refus le plus intransigeant à l'Islande jusqu'au jour où son gouvernement céda à des considérations politiques et imposa à l'armement britannique le fait accompli. L'armement anglais obtint alors qu'une commission d'experts se penchât sur son sort.

Le rapport de M. Fletk proposa au gouvernement un système d'assistance financière pour une période de dix ans, dont le bill vient d'être voté au début de ce mois sous le nom de *Fishing industry bill*. Ce programme d'assistance se résume ainsi : 1° subventions aux bateaux de plus de 42 mètres : 5 millions de livres sterling, soit 7 milliards d'anciens francs, sur dix ans ; 2° subventions de 2.500.000 livres, soit 3.500 millions d'anciens francs aux bateaux de plus de 24 mètres ; 3° aide à la construction accordée à l'armateur jusqu'à 17 millions de livres sterling, soit 22 milliards d'anciens francs ; 4° aide au *Herring industry Board* de 4 millions de livres, soit 5.500 millions d'anciens francs ; 5° aide aux installations du travail de poissons et de fabrication de la glace, 2 millions de livres, soit 2.750 millions d'anciens francs ; au total, 41.400 millions d'anciens francs.

En outre, l'aide à la construction navale pratiquée par le *White fish authority* pour les navires de moins de 140 pieds est étendue aux plus grands. Elle consiste en une subvention pouvant aller jusqu'à 25 p. 100 et en un prêt à long terme pouvant aller jusqu'à 50 p. 100 du prix de la construction.

Voilà pour les Anglais et voilà pour les crédits mis à la disposition du chancelier de l'Echiquier dont il dispose dès à présent pour une période de dix années.

Voyons maintenant les réactions de l'Allemagne devant la même conjoncture. L'Allemagne prend la question par la base. Eliminée d'une aire très importante de ses zones de travail traditionnelles, habituée aux captures des poissons du Nord, elle oriente toute sa politique de construction et d'exploitation vers de nouveaux fonds plus éloignés, ceux de l'Ouest de l'Atlantique Nord. Elle accélère l'effort de reconversion technique de la flotte vers la pêche lointaine et la congélation devenue possible à cause de la concentration financière intervenue dans l'armement allemand.

Dans son mémorandum du début de cette année, l'association allemande des pêcheries de haute mer a soumis aux sections législatives et exécutives du Gouvernement de l'Allemagne de l'Ouest un programme d'aide financière. Ce programme se résume ainsi : subvention pour l'exploitation de la mer, 4 millions de deutschmarks, soit 500 millions d'anciens francs ; subventions pour reconversion des chalutiers vers la pêche lointaine, pour trois ans, 400.000 deutschmarks ; aide à la consommation, prêts de 3.500.000 deutschmarks, soit 420 millions d'anciens francs ; dégagement du stock de poisson congelé, prêt avec intérêt ayant caractère de subvention, 5 millions de deutschmarks, soit 625 millions d'anciens francs ; secours d'urgence à 2 p. 100 pour consolider les prêts bancaires ; subvention pour le gas-oil, 4 millions de deutschmarks, soit 500 millions d'anciens francs ; allocation pour le charbon, dont la dépense annuelle s'élève à 7.500.000 deutschmarks, soit 925 millions d'anciens francs ; réglementation des importations et des prix à l'importation, suppression des restrictions aux exportations et subvention aux exportations de poisson de 4 à 5 millions de deutschmarks, soit de 500 à 600 millions d'anciens francs.

Il s'agit essentiellement, et dans l'ensemble, d'aide à la reconversion de la flotte, d'allocation sur le carburant ou le combustible, d'aide à la consommation, d'aide au dégagement du stock de congelé et de subvention à l'exportation.

Ce programme, qui est à l'étude des hautes instances fédérales, a toutes chances de se réaliser rapidement. La production annuelle de poisson congelé atteindra alors 30.000 tonnes.

Le marché allemand, avec ses 65.000 points de vente, n'absorbera que 8.000 tonnes. Nous figurons, bien entendu, dans la liste des pays susceptibles d'écouler le reste.

Je n'ai pas le loisir de développer les programmes de la Belgique, de la Hollande, du Danemark, de la Norvège et de l'Espagne. Ils rejoignent à peu près, dans ces perspectives, les efforts que je viens d'indiquer.

Devant cette évolution, la pêche française se voit engagée dans un mouvement irreversible et accéléré d'ouverture de son marché du poisson aux pays membres — ou aux candidats — de la Communauté économique européenne.

Or la pêche française est loin de bénéficier de concours financiers comparables à ceux de nos partenaires. En fait d'aide financière, l'industrie des pêches maritimes connaît l'aide à la construction navale accordée aux chantiers et les bonifications d'intérêt.

L'aide spécifique à la construction de navires de pêche de plus de 50 tonneaux permet aux chantiers de combler tout ou partie de l'écart entre leurs prix et le prix de la construction étrangère. Accordée aux chantiers, elle n'affecte pas le prix payé par l'armateur français qui, au mieux, paiera aux chantiers français comme aux chantiers étrangers le prix international.

Quant à la bonification d'intérêt, limitée aux constructions françaises, elle n'a profité qu'exceptionnellement aux investissements des dix dernières années, car jusqu'en 1959, les chantiers étrangers ont généralement été mieux placés que les chantiers français.

A titre d'exemple, tous les chalutiers boulonnais de haute mer de plus de 40 mètres, sans exception à notre connaissance, ont été construits à l'étranger pour cette raison.

C'est là la conséquence, monsieur le ministre, des dispositions qui entourent les conditions d'attribution de la bonification d'intérêt. Si l'armateur possède une santé commerciale prospère, s'il prouve sa vitalité par des bilans positifs, il n'a pas droit aux bonifications d'intérêt. C'est la doctrine que nous retrouverons tout à l'heure.

Quand il n'a pas de bonification d'intérêt, son navire lui coûte moins cher à l'étranger où il le commande. L'exemple du premier port de pêche français est éloquent à cet égard.

Dans son excellent rapport, M. Yvon pose une question relative à l'utilisation des 250 millions d'anciens francs — j'ose à peine citer le chiffre — inscrits au budget de 1961, seule trace possible, en effet, de l'intervention de l'Etat en faveur de nos pêches maritimes.

Monsieur le ministre, je dois dire ici, parce que c'est conforme à la vérité, que c'était la première fois.

Cependant, je reste, pour ma part, assez tenté de vous demander ce que vous pensez du catalogue des interventions de nos partenaires dans la Communauté européenne, dont je viens de donner un aperçu capable de laisser rêveur le comité central des armateurs de France lui-même.

Je dois ajouter que si, en 1961 — et pour la première fois — une somme de 250 millions d'anciens francs apparaît au profit d'un secteur limité de l'industrie des pêches maritimes, une ponction beaucoup plus importante, sous forme de taxe spéciale sur les carburants utilisés à bord des navires de pêches — taxe lourde, injuste et inopportune — nous reste de l'ordonnance tenant lieu de discussion budgétaire du 31 décembre 1958. Ce qui est compensé en dehors — j'en ai fait la démonstration tout à l'heure — est taxé en France.

J'en ai fait le décompte l'an dernier, au nom de votre commission des finances, dans les termes suivants :

« Le produit de cette taxe dépasse un demi milliard d'anciens francs... et constitue une des charges de sécurité sociale déguisées qui pèsent sur la pêche maritime.

« Etudiant les conséquences de cette taxe sur l'exploitation de notre flotte de pêche dans les catégories de chalutiers qui constituent l'essentiel des armements de Boulogne, Dieppe, Fécamp, Concarneau, Lorient et la Rochelle en particulier, et pour un total de 118 navires, comptant 1.546 hommes embarqués, votre rapporteur a fait les constatations suivantes.

« L'ensemble des 118 navires a été taxé pour une somme de 85.231.594 anciens francs, soit par homme une contribution de

plus de 55.000 francs au titre du carburant consommé à bord des navires.

« Cette contribution s'ajoute aux charges ordinaires de l'E. N. I. M. pour la pêche non exonérée, charges qui apparaissent pour 234 millions de francs dans la même période annuelle et pèse d'un poids très lourd sur son exploitation.

« De votre côté, monsieur le ministre, vous n'êtes pas resté indifférent puisque j'ai pu relever, dans un discours prononcé par vous le 23 mars 1961, devant l'assemblée générale du comité central des pêches maritimes, le propos suivant :

« A l'occasion du budget de 1962, j'envisage de demander à nouveau au ministre des finances la suppression de la taxe spéciale sur les carburants qui est particulièrement impopulaire ; mais le comité connaît le déséquilibre permanent de l'E. N. I. M. et comprendra, par conséquent, qu'il faudra trouver des ressources équivalentes dans d'autres secteurs. »

Vous nous donnerez, je suppose, quelques explications sur toutes les initiatives contenues dans ce budget.

Nous savons que c'est à trouver une solution de rechange que l'on achoppe. Il est clair, en effet, que si, comme un premier projet de remplacement paraît l'avoir envisagé, qui visait les conchyliculteurs, la suppression de la taxe doit conduire à taxer une catégorie voisine de professionnels, on ne fait que déplacer la difficulté, et les protestations, y compris la mienne, monsieur le ministre, puisque je suis, paraît-il, mis en cause en cette affaire.

M. Lucien Grand. Très bien !

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* N'oubliez pas — je vous en prie — que la redevance payée a déjà été majorée de 50 p. 100 en 1957, et de 100 p. 100 en 1958, et ne retombons pas dans la polémique du timbre de connaissement.

Pourquoi alors, afin de sortir de cette impasse, ne pas se souvenir que notre pays continue ses largesses aux exportateurs marocains plusieurs années après la fin du protectorat et convenir qu'avant d'imposer les pêcheurs français on devrait revenir sur les générosités faites à ces exportateurs ?

Peu de temps après l'institution de la taxe, dès mars 1959, l'idée de cette solution de rechange fut émise par le président du comité central des pêches maritimes dans son rapport moral. N'est-ce pas le moment de la reprendre ?

Je sais que cette question sera plaidée avec vigueur par M. Yvon et par plusieurs de nos collègues. Je n'insisterai donc pas, sinon pour vous signaler que la commission des finances considère inopportune cette libéralité faite aux exportateurs marocains, telle qu'elle apparaît dans mon rapport, libéralité qui représente une perte de deux milliards par an pour le Trésor, soit une somme bien supérieure à ce que rapportent le timbre de connaissement, pour lequel on n'a absolument rien fait, et la taxe sur les carburants.

Le Portugal nous envoie annuellement 200.000 caisses de sardines et acquitte régulièrement 35 p. 100 de droits de douane. Le Maroc, dont la production de plus de deux millions de caisses par an est née d'initiatives françaises — dont mon collègue M. Yvon vous indiquera ce qu'elles sont devenues — jouit d'un régime inexplicable dont nous n'avons même pas la contrepartie, bien au contraire, puisque les rares produits français de la mer sont taxés à des taux qui sont devenus rapidement exorbitants, atteignant de 70 à 80 p. 100 dans les circonstances que j'ai précisées.

M. Lucien Grand. Très bien !

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Notre collègue M. Brun nous a donné une précision supplémentaire assez piquante : les emballages introduits en France en franchise de douane sont taxés au Maroc lorsqu'ils retournent vides de leur contenu marocain.

Nous ne pouvons plus accepter cela, monsieur le ministre. Si vous êtes d'accord, c'est votre affaire de vous faire entendre par M. le ministre des finances et non la nôtre.

Je vais maintenant passer au problème de l'année en ce qui concerne la marine marchande proprement dite, c'est-à-dire la flotte de commerce française et son avenir.

Nous devions discuter jeudi du budget de la marine marchande. Ce jour-là n'était pas un jour comme les autres, le paquebot *France* venait de franchir la porte océane, si chère à Edouard Herriot, et le plus moderne, le plus beau navire qui soit au monde apparaissait alors à l'opinion française et à l'opinion internationale comme une preuve de la vitalité et des ambitions maritimes de notre pays.

Le Sénat a servi la cause de la construction de ce navire qui compte toujours, hélas ! de solides détracteurs. Revoyez les documents parlementaires de l'époque. Relisez surtout, monsieur le ministre, le compte rendu du débat du 23 juin 1955 qui vit se dresser ici, sur tous les bancs, du président Antoine Courrière au président Abel-Durand, des sénateurs irrités d'une situation que j'avais mission de dénoncer et qui aboutit en fin de compte à un vote, dont le président Jean Marie me fit un jour l'amitié de dire qu'il avait déséchoué le navire.

La construction du *France* était alors enlisée depuis trois ans dans une opposition administrative si tenace qu'elle émoussait toutes les volontés ministérielles. Il fallut de longs mois et la décision courageuse et conforme à sa vocation du conseil d'administration de la compagnie générale transatlantique pour aboutir enfin à la signature de l'ordre de construction.

Ces trois années de retard pour prendre date, je vais dire ce qu'elles ont coûté. Pour la construction du navire, 12 milliards ; pour le manque à gagner, 8 milliards ; au total, 20 milliards d'anciens francs perdus sans profit pour personne par l'évolution des choses, comme l'on dit lorsqu'elles sont devenues ce qu'elles sont.

Voyez-vous, monsieur le ministre, j'ai cité honnêtement un événement de la IVe République et j'ai cité son administration. Maintenant j'ai le droit, j'ai le devoir de vous demander : qu'y a-t-il de changé ?

Je dois surtout vous rendre attentif à la question suivante : que coûtera demain, à l'économie nationale, le raisonnement comptable, le manque de foi dans la vocation maritime de notre pays, le manque de clairvoyance et d'opportunité de ceux dont vous couvrirez définitivement les thèses si vous n'avez pas le courage de revendiquer hautement, ici même et maintenant, et avec nous, le droit de compenser, pour la flotte qui vous est confiée et parce que sa vie en dépend, les surcharges de caractère organique et permanent qu'elle subit et dont vous savez bien qu'elles existent ?

Avec l'intérêt qu'il mérite, j'ai lu le rapport de mon très distingué homologue de l'Assemblée nationale, M. Christian Bonnet, et je suis allé entendre les observations qu'il vous présentait au nom de la commission des finances. Un passage m'a frappé, qui est relatif à cette école nouvelle de jeunes commis de l'Etat — parmi les plus brillants — qui considèrent que les choses de la mer n'offrent plus le même intérêt qu'autrefois et qu'on peut dès lors, sans dommage pour l'intérêt national, laisser, sinon péricliter, du moins vivre sur sa substance, une branche de notre économie qui n'apparaît plus essentielle à leurs yeux.

Si cet état d'esprit existe, et M. Christian Bonnet en est meilleur juge que moi, il nous crée des devoirs et d'abord celui d'instruire, de raisonner, de persuader ceux qui seront demain aux leviers de commande de l'Etat et qui ont encore des choses à apprendre sur nos bancs, même s'ils sont parsemés de cheveux gris ou de cheveux blancs.

C'est à leur intention, monsieur le ministre, que j'ai rappelé dans mon rapport écrit ce que fut dans l'époque contemporaine l'action vigilante, au Parlement, d'hommes dont certains ont accédé à la plus haute charge de la République et dont l'intérêt marqué chaque jour aux activités maritimes françaises ne fût qu'une manifestation de leur clairvoyance de l'intérêt de la nation. (*Applaudissements.*)

Je ne plaide pas ici pour une charge de prestige. Peu de Français réalisent ce que représente dans leur vie de tous les jours la présence d'un navire. Vous n'avez pas le droit d'ignorer, vous qui êtes leur ministre de tutelle, ce qu'ils représentent pour l'indépendance du pays. C'est si vrai que vous vous êtes attaché depuis trois ans, particulièrement depuis les premiers symptômes de la crise qui nous préoccupe, à faire apparaître, dans une série d'enquêtes intéressant la construction navale et l'armement, ce qui n'allait pas et ce qu'il conviendrait de faire pour que cela aille mieux pour nos navires dans la compétition internationale où ils sont engagés.

Vous l'avez fait, je vous en donne acte et je vous en remercie, Mais, à partir du moment où le diagnostic était établi, vous deviez appliquer le remède. Là vous avez manqué de fermeté, et cela je vous le reproche. Mon rapport est précis sur l'évolution des faits.

Sur le procès-verbal de reconnaissance des surcharges du pavillon et des désaccords sur la thérapeutique, un arbitrage du Premier ministre est intervenu en décembre 1960. Pour la première fois depuis la loi Tasso, l'intérêt national était de nouveau associé à la sauvegarde du pavillon. La position du Premier ministre rejoignait la volonté du sénateur exprimée à cette tribune le 25 juillet 1957. Je tiens à remercier le Premier ministre et à lui rendre hommage dans cette question. Il reçoit assez de coups dans cette enceinte pour qu'un témoignage précis lui soit rendu. (*Sourires et applaudissements sur divers bancs.*)

Mais que reste-t-il de son arbitrage ? La loi de finances de 1951 limitée pour ce chapitre à la moitié de ce qui était prévu

et arbitré — j'ai les preuves dans mon dossier — n'a reçu à ce jour aucune mesure d'application acceptable ou acceptée par les intéressés. Les services que j'ai cités dans mon rapport écrit, et plus spécialement un fonctionnaire que je n'ai pas le droit de mettre en cause, sinon à travers la responsabilité de son secrétaire d'Etat, sont restés les maîtres à penser dans cette affaire. Plutôt que de les blâmer, je chercherai à les convaincre, surtout qu'en régime démocratique, c'est le Parlement qui fait la loi. (*Applaudissements.*)

Ne venez pas ici, monsieur le ministre, me dire que le responsable de la marine marchande est aussi un membre du Gouvernement qui se doit d'arbitrer. Vous savez aussi bien que moi où est l'arbitre, et ne m'obligez pas à vous le démontrer. M. le président ne me laisserait pas le temps de vous le dire, car je ne pourrais pas vous le dire avec des feurs, même par référence à un discours d'hier sur ce qui séparerait aujourd'hui Richelieu de ces chefs de bureaux.

Monsieur le ministre, il est impossible que nous restions séparés dans notre action. Je vais vous faire une concession avec l'accord de la commission des finances, compte tenu des dispositions de l'article 40 et de l'état H, qui vont permettre le report sur 1962 des crédits restant inutilisés en 1961. Mais cette concession très importante ne peut s'étendre au silence de notre assemblée sur l'utilisation des crédits que nous mettons à votre disposition.

Votre talent et une erreur de procédure sont venus à bout, devant l'Assemblée nationale, d'un article additionnel présenté au nom de sa commission des finances. Cet article, nous l'avons repris en essayant de le perfectionner, comme c'est notre rôle dans un débat budgétaire. Quel que soit le sort réservé au budget par le Sénat, il viendra en discussion là où nous l'avons placé. Il précise, en fait, les catégories de navires écartées des allocations forfaitaires, vous l'avez souligné à l'Assemblée nationale, et pour cela, nous sommes d'accord avec vous. Il vous laisse une marge d'initiative suffisante pour faire face aux difficultés particulières, cela vous l'avez dit et nous sommes d'accord avec vous. Il laisse à votre administration, c'est son affaire et non la nôtre, le soin de fixer les barèmes d'application. Nous en sommes bien d'accord. Tout cela, monsieur le ministre, vous l'avez dit, et pour tout cela, je le répète, nous sommes d'accord.

Alors, que reste-t-il de notre différend ? Il reste qu'une fois écartés les navires que nous sommes d'accord pour écarter, 1.500.000 tonneaux de notre flotte affectés à des services qui comptent dans notre vie de tous les jours, ne connaîtront que le fait du prince si nous restons silencieux. C'est cela que nous ne voulons pas. Où serait l'intérêt de la discussion budgétaire si le Parlement, qui trouve ici l'essentiel de sa responsabilité, et le Sénat, l'occasion de sa réflexion, ne remplissaient pas leur rôle ? Derrière une erreur législative, l'administration trouve sa couverture. Devant une erreur d'appréciation ou une injustice administrative, le Parlement n'a pas d'excuses !

Or, l'erreur de jugement et l'injustice qu'on peut commettre apparaissent si clairement à nos yeux que la commission des finances et la commission des affaires économiques vous infligent un avertissement qui doit être entendu. Pour des raisons qui apparaissent clairement dans mon rapport écrit et qui aboutiraient, si nous y consentions, à la disparition d'une France maritime indépendante et forte, nous devons vider l'incident au fond. Il y a derrière les mots, derrière les faux arguments, un état d'esprit que j'ai essayé de déceler là où il existe et que je crois pouvoir résumer en deux points : 1° contre les experts, contre les faits, contre l'évidence, s'opposer à tout système de référence au caractère des surcharges du pavillon français, car leur reconnaissance et leur compensation créeraient un précédent ; 2° ne pas ouvrir devant les organismes internationaux un dossier déjà critiqué pour ce qui reste du monopole de pavillon, et d'une politique de préférence indirecte qui serait alourdie d'une compensation de surcharges dont certaines n'existent qu'en France.

A cela je vais répondre. La France et son Parlement qui en est juge n'ont pas à rougir du système libéral dont, depuis Colbert, sont assorties la vie active et la vieillesse de ses marins. Si certains abus existent, ils sont mineurs et corrigibles, mais le système social le plus vieux du monde peut être offert en exemple à ceux qui nous critiquent. Je le rappelle à ceux qui sont déjà tentés d'interpréter les décisions du Parlement dans l'application de ce régime.

L'octroi au pavillon français d'une compensation des surcharges qu'il subit par la volonté du législateur est compatible avec nos engagements internationaux, notamment avec le traité de Rome ou les règles de l'O. C. D. E. A l'O. C. D. E. nous avons maintenant comme partenaire les Etats-Unis dont la politique maritime est basée sur l'octroi de subventions d'exploitation considérables et sur un régime de protection du pavillon qui n'a d'équivalent nulle part. Quant au traité de Rome son article 84 paragraphe 2 exclut la navigation maritime tant que le conseil des ministres de l'Europe n'aura pas statué à l'unanimité pour décider dans quelle mesure et par quelle procédure des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime.

Nous avons donc toute liberté dans ce domaine, mais au cas où certains ne se contenteraient pas d'une telle réponse, il est aisé de rappeler que l'objet du traité de Rome est un rapprochement progressif des politiques économiques des Etats membres — ce qui est un cadre — et une amélioration des conditions de vie et de travail de la main-d'œuvre permettant leur égalisation dans le progrès — ce qui est un objectif dont nous pouvons dire que la France offrira pas mal d'exemples, dont celui de ses marins.

Enfin, si l'article 117 du traité de Rome précise que cela devra se faire selon des règles de concurrence loyale, vous me permettrez de vous dire que je suis beaucoup plus près du traité de Rome, à partir du moment où l'on a constaté que notre armement souffrait de la différence des régimes sociaux français et étrangers, lorsque je réclame la compensation de cette surcharge, que vous ne l'êtes, vous, lorsque vous vous ralliez à la thèse des services du budget pour ouvrir des subventions « à la tête du client ». Je m'en expliquerai dans le débat.

Les conditions d'une loyale concurrence seraient ainsi faussées contrairement à l'esprit du traité, alors que la compensation établie au grand jour du débat parlementaire, non seulement ne serait pas en opposition avec les engagements internationaux, mais aurait pour effet de rétablir les conditions d'une concurrence loyale pour celles de nos grandes industries dont l'unique vocation est d'affronter le marché international, et de contribuer ainsi à l'harmonisation des systèmes sociaux qui est un des buts du traité de Rome.

Mes chers collègues, j'ai maintenant le souci de céder la parole à ceux d'entre vous qui vont manifester l'intérêt du Sénat à la France maritime.

J'ai un accord précis de la commission des finances et, avec celui de la commission des affaires économiques, nous vous dirons ce que nous pensons après la réponse de M. le ministre, mais je ne puis quitter cette tribune sans rappeler que votre commission des finances a entendu souligner l'aspect social et humain du problème qui relève maintenant de la volonté du Sénat.

Notre flotte de commerce fait vivre directement des dizaines de milliers de famille, 50.000 marins embarqués, sans parler du personnel sédentaire, cadres et employés à terre des entreprises et agences, auquel s'ajoute l'immense potentiel de la construction navale. Cet argument prend toute sa valeur quand on sait que la majorité du personnel navigant est originaire des départements de Bretagne et Vendée, et une forte proportion des autres de la Corse, c'est-à-dire de régions peu développées économiquement, et qui appellent précisément pour cela un effort particulier du Gouvernement et de la collectivité ; ainsi l'effort qui est envisagé pour notre flotte de commerce va-t-il dans le sens des préoccupations gouvernementales. Inversement, tout désarmement de navire important condamnerait au chômage des hommes dont le reclassement serait particulièrement difficile, et aggraverait la situation dans des régions déjà déshéritées. Pour préciser par un exemple, l'arrêt des paquebots qui desservent encore l'Amérique du Sud mettrait à terre plus d'un millier d'hommes pour la plupart chargés de famille, comme il est de tradition chez les marins.

Le débat qui s'ouvre s'inscrira et restera, j'en suis sûr, comme un témoignage de la clairvoyance du Sénat. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.* Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la commission des affaires économiques et du plan a été amenée à donner un avis défavorable au projet de budget de la marine marchande tel qu'il a été présenté par le Gouvernement. Elle rejoint ainsi la décision de votre commission des finances.

La lecture des deux rapports écrits, celui établi par le rapporteur spécial de la commission des finances et l'avis qu'au nom de la commission des affaires économiques j'ai moi-même déposé sur le bureau du Sénat, l'intervention particulièrement motivée que vient de prononcer notre collègue M. Lachèvre, me permettront de réduire mes explications. Voulant éviter que mon propos ne fasse double emploi avec celui du précédent orateur et entendant aussi me conformer autant que possible aux directives de la présidence, je justifierai la position de la commission des affaires économiques par quelques observations sur les chapitres essentiels de ce budget à travers les-

quels se définit la politique du Gouvernement en ce qui concerne la marine marchande.

Je crois tout d'abord opportun de rappeler un propos tenu par M. le ministre des finances dans son discours introductif à l'examen de la loi de finances : « Le budget, disait-il, est un acte financier ; il est aussi un acte politique ».

Vous en êtes bien convaincus, le point de vue politique jouant un rôle essentiel dans les procédures d'établissement du budget. Certes, ni les considérations économiques, ni celles concernant la technique financière proprement dite n'en sont absentes. Certaines même tiennent une place très importante, mais les considérations politiques restent prédominantes. C'est l'établissement du budget qui constitue l'acte fondamental de la vie de l'Etat. Préparer le budget, c'est dresser le programme de l'action gouvernementale pour une année. Décider le budget, c'est rendre un programme exécutoire et prendre les décisions politiques les plus importantes qui soient en raison de l'influence considérable qu'il ne manque pas d'avoir sur l'économie du pays.

Il nous appartient de rechercher si l'Etat, conscient de cette influence, va l'utiliser dans le sens de l'intérêt général en faisant effort pour que, non seulement le budget ne nuise pas à un développement économique, mais au contraire le favorise, ou si, refusant d'en prendre conscience et de l'orienter, il va risquer de provoquer des perturbations graves.

C'est à la lumière de ces principes que nous devons examiner le budget de la marine marchande qui est soumis à notre examen. S'il nous apparaît que les décisions que l'on nous propose de prendre sont bénéfiques pour l'économie nationale, que telles ou telles mesures suggérées accroissent nos moyens d'expansion, alors le rejet du budget serait une faute. Par contre, si la politique gouvernementale s'oriente dans un sens contraire à l'intérêt général, si elle s'oppose aux dispositions qui permettraient de sauvegarder telles ou telles de nos activités nationales en difficulté, au risque d'entraîner de fâcheuses répercussions sur le plan économique et social, notre devoir est alors de résister par le seul moyen dont nous disposons : le rejet des propositions qui nous sont soumises.

J'examinerai donc quatre questions, dont les développements seront en raison inverse des explications de M. Lachèvre, ne voulant pas, comme je l'ai souligné au début de mes explications, faire au cours de mon exposé des répétitions.

La première de ces questions, c'est la construction navale. En ce qui concerne l'aide à la construction navale, outre l'insuffisance des crédits, qui ne permet guère aux chantiers de satisfaire la clientèle des armateurs français, je me dois de formuler quelques observations sur les conséquences des décisions que vous avez prises, monsieur le ministre, alors que vous recherchiez les remèdes à la crise qui risquait de compromettre gravement notre industrie des constructions maritimes.

Vous avez, en effet, réduit le nombre des chantiers habilités à recevoir l'aide pour la construction de navires de plus de 3.000 tonnes de 14 à 18. Les six autres chantiers ainsi désaffectés, puisqu'ils se voient refuser les allocations d'aide, doivent donc s'orienter vers la clientèle réservée jusque-là aux moyens et petits chantiers.

Les conséquences de cette politique — l'an dernier, déjà en ces mêmes circonstances, j'avais attiré votre attention sur ce point — c'est que le problème de la crise de la construction navale n'a pas été résolu ; il a été déplacé, étendu aux moyens et petits chantiers qui se trouvent aujourd'hui concurrencés par ceux qui ont fait l'objet d'une mesure discriminatoire.

Or il n'est pas contesté que ces derniers ne peuvent réaliser à bas prix des constructions de navires de faible tonnage, compte tenu de l'importance de leurs frais généraux. Alors, ne bénéficient-ils pas d'avantages particuliers ? C'est peut-être ce qu'on appelle la reconversion, et les petits chantiers, les moyens chantiers voient s'éloigner une clientèle qui leur était fidèle. Conséquence, donc : extension de la crise des constructions navales à d'autres chantiers, dont on n'avait pas envisagé qu'elle puisse les atteindre.

Une autre critique que je me permets de faire tient à votre politique d'importation particulièrement néfaste pour des établissements spécialisés dans la construction de navires de pêche. Le Gouvernement ne vient-il pas, en effet, d'autoriser récemment l'importation d'une douzaine de chalutiers polonais en échange de l'exportation d'un cargo ? Cette mesure, si elle favorise un grand chantier, n'a-t-elle pas pour effet de gêner considérablement les moyens et petits chantiers et cela au profit d'un pays qui n'appartient même pas au Marché commun ?

J'ai cru devoir vous présenter ces critiques qui me permettent de dire, monsieur le ministre, que, dans ce domaine, vous ne vous êtes pas orienté dans le sens de l'intérêt général. La commission des affaires économiques, au nom de laquelle j'occupe cette tribune, demande instamment que l'aide accordée à nos chantiers navals, grands et petits, soit suffisante pour leur permettre de lutter à armes égales contre la concurrence étrangère.

Elle vous demande aussi que l'Etat, s'il envisage de réorganiser l'industrie de la construction navale, fasse connaître ses décisions le plus tôt possible pour permettre aux chantiers d'orienter leurs programmes d'investissements et d'améliorer ainsi leur productivité.

La seconde question a trait aux transports maritimes. Sur ce point particulier, qui pose notamment le problème de l'aide à l'armement naval, je me garderai d'intervenir car j'ai pris l'engagement, ainsi que je l'ai souligné au début de mes explications, que mon propos ne fasse pas double emploi avec celui de mon collègue Lachèvre.

Je me contenterai simplement de poser, au nom de la commission des affaires économiques, deux questions, vous rappelant simplement les propos que vous avez tenus lors des discussions du collectif en juillet dernier.

« Nous discuterons, m'avez-vous dit, des modalités d'attribution de la prime à plus amples loisirs lors de l'examen du budget de 1962. » Nous y voilà ! Il vous appartient de nous renseigner pleinement, de répondre à toutes les questions que vous a posées tout à l'heure mon collègue Lachèvre et de répondre aussi aux questions que la commission des affaires économiques m'a prié de formuler.

Cette commission souhaite obtenir du Gouvernement toutes indications utiles sur les questions qui vous ont incité à réduire de plus d'un tiers le crédit précédemment envisagé pour l'aide à l'armement naval. N'oubliez pas qu'il avait été prévu un crédit de 5 milliards d'anciens francs pour une année entière, 2.500 millions ayant été votés pour les six premiers mois de l'année.

D'autre part, notre commission entend être totalement informée des modalités qui seront retenues pour le versement des allocations.

J'en arrive à la troisième question, celle des pêches maritimes. L'an dernier, à pareille époque, à l'occasion de la discussion pour le budget pour 1961, nous avions souligné l'importance que revêtait ce compartiment de notre économie nationale en raison de trois facteurs : l'importance du tonnage débarqué, le chiffre d'affaires de cette profession, le nombre de personnes qui vivent de cette industrie.

Nous soulignions alors combien une politique hardie et novatrice nous aurait permis de tirer le meilleur parti des richesses encore inexploitées des mers du globe et nous suggérions la mise en œuvre d'un certain nombre de conditions techniques et économiques qu'il appartenait au Gouvernement de réaliser.

Les conditions techniques nous les avions fixées, à l'époque, à trois : la recherche du poisson, les moyens de capture, l'utilisation des produits de la pêche, chacune de ces questions méritant des développements qu'une discussion budgétaire ne saurait permettre.

Au sujet de la recherche du poisson, je me permets de rendre hommage à l'effort effectué grâce à l'institut scientifique et technique des pêches. Le *Thalassa*, notamment, que nous avons visité il y a peu de temps dans un grand port de pêche du littoral atlantique, est appelé à jouer, dans ce domaine des pêches maritimes, un rôle particulièrement important. Il restera, monsieur le ministre, à lui trouver son port d'attache, qui ne saurait être autre qu'un port de pêche en liaison étroite avec les professionnels de la pêche qui deviennent des collaborateurs de tous les instants des savants et des biologistes.

M. Victor Golvan. Très bien !

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Au sujet de la capture du poisson, nous soulignerons l'importance que revêt la protection des fonds de pêche et l'orientation vers les ressources insuffisamment exploitées. Des expériences de chalutage par l'arrière sont actuellement tentées. Vous les avez soutenues, souhaitons qu'elles soient bénéfiques.

Quant à l'utilisation des produits de la pêche, c'est aussi un problème technique car il exige que l'on se préoccupe des méthodes de débarquement, du transport et de la conservation du poisson, opérations qui doivent tendre au maintien de la qualité. Des études doivent être poussées vers des procédés de congélation et la chaîne du froid doit devenir à bref délai une réalité.

Telles sont les considérations techniques qui doivent inspirer une politique de la pêche maritime. Les crédits inscrits au chapitre 64-00 intitulé « Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes », qui sont de l'ordre de 3 millions de nouveaux francs, sont-ils destinés à promouvoir une telle politique ? Votre commission des affaires économiques serait désireuse de connaître exactement la destination des crédits inscrits aux trois articles

de ce chapitre. Elle aimerait savoir également comment ont été employés les crédits inscrits en 1961 à l'article 3 du chapitre 44-01, intitulé « plan d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes ».

La réalisation de ces facteurs techniques permettrait sans doute d'envisager une extension et l'intensification de nos pêches maritimes, si ne jouaient en sens contraire un certain nombre de facteurs économiques. Parmi ceux-ci, figurent notamment des mesures injustifiées d'accroissement des frais d'exploitation des navires de pêche. La plus impopulaire de toutes, la plus injustifiée est la taxe sur les carburants et M. Lachèvre a consacré dans son rapport écrit un long exposé à cette question. Il l'a développée tout à l'heure à la tribune et je ne reprendrai pas les arguments contre cette mesure encore présents dans toutes les mémoires.

Personne ne conteste plus le bien fondé des protestations qui s'élèvent de toutes parts contre cette taxe. Pourquoi alors perdre son temps à essayer d'enfoncer une porte ouverte ? N'êtes-vous pas vous-même, monsieur le ministre des travaux publics, chargé de la marine marchande, le plus convaincu d'entre nous ? Vous avez pris des positions très nettes devant le comité central des pêches maritimes. Lors de la discussion du projet de loi de finances rectificatif en juillet dernier, n'avez-vous pas déclaré, ici même : « ... le problème n'est pas tant la suppression de cette taxe, suppression dont je suis partisan... » ?

M. Victor Golvan. Très bien !

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Dois-je vous rappeler, néanmoins, que cette taxe représente, pour l'armement de Lorient, puisqu'il faut prendre un exemple, un supplément de dépenses de 1 million à 1.500.000 anciens francs par navire et par an, soit une charge supplémentaire, par homme d'équipage, de 60.000 à 100.000 anciens francs.

Il est illogique, monsieur le ministre, de baser une recette budgétaire sur des dépenses d'exploitation. Plus un chalutier consomme de carburant, plus ses charges fiscales augmentent. Or, à notre époque, l'éloignement des lieux de pêche, le chalutage dans de plus grandes profondeurs obligent les armateurs à accroître la force motrice de leurs bateaux de pêche. La taxe sur les carburants est une mesure qui va à l'encontre du progrès et des moyens d'expansion de nos pêches maritimes.

Est-il besoin d'insister davantage alors que vous ne pouvez pas ne pas être d'accord ? Je crois savoir d'ailleurs que vous avez en réserve une formule de remplacement. Je ne sais si les bruits qui sont arrivés jusqu'à nous...

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vais en parler.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Cela prouve, monsieur le ministre, que la formule de remplacement existe. Elle consisterait, si nous sommes bien renseignés, à augmenter la redevance payée par les conchyliculteurs et ostréiculteurs. Le coefficient d'augmentation prévu serait de quatre.

M. Lucien Grand. Je ne suis pas d'accord.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Je viens d'entendre un de nos collègues s'écrier qu'il n'était pas d'accord. Je veux le rejoindre et lui dire que je ne peux pas davantage admettre cette mesure de remplacement que la taxe sur les carburants. Elle est aussi injuste, aussi inopportune. C'est au moment où le régime des pensions de cette catégorie d'inscrits maritimes se trouve aggravé que vous entendez l'imposer lourdement d'une charge nouvelle à seule fin d'équilibrer, dit-on, le budget de la caisse des invalides de la marine. Ne croyez vous pas qu'avant d'envisager cette formule, il eût été utile et nécessaire d'avoir un dossier complet sur l'ensemble des charges qui grèvent la conchyliculture et l'ostréiculture ?

Il ne suffit pas de considérer la production et de voir le prix auquel se vend la douzaine d'huîtres sur le marché parisien pour admettre que l'ostréiculteur est à même de supporter l'augmentation envisagée. Ce ne serait pas sérieux. L'exploitation d'une concession ostréicole ne se fait pas sans risques. Voici le titre d'un article paru dans un journal de la presse locale, qui n'a pas été écrit pour les besoins de la cause, vous en êtes particulièrement convaincu monsieur le ministre : « 50 millions de pertes pour les ostréiculteurs du Belon. La chaleur orageuse de fin septembre a asphyxié la moitié des huîtres. » Je ne veux pas vous en donner lecture, car M. le président ne manquerait certainement pas de me rappeler à l'ordre.

J'ajoute que le caractère injuste de la taxe sur les carburants...

M. Lucien Grand. Très bien !

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* ... tenait à ce qu'elle était presque exclusivement acquittée par tous les ports de pêche, mais notamment par les pêcheurs de Concarneau (Finistère), de Lorient (Morbihan), de la Rochelle (Charente-Maritime) et que ce sont les ostréiculteurs de ces mêmes départements, auxquels viendront s'ajouter ceux des Côtes-du-Nord, du bassin d'Arcachon ou de l'étang de Thau, qui feront les frais de la nouvelle opération.

Pour ma part je ne pourrais accepter la mesure de remplacement si elle est proposée.

M. Lucien Grand. Moi non plus !

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Par contre, je suis tout disposé à me rallier aux propositions de la commission des finances tendant à supprimer l'entrée en franchise douanière des produits de la mer en provenance du Maroc ou tout au moins à accepter la création d'une taxe compensatrice de 10 p. 100 sur les contingents ouverts en franchise. Cette dernière mesure représenterait encore un régime de faveur puisque l'Etat chérifien applique des droits de 70 p. 100 sur les importations de poissons et de 80 p. 100 sur les conserves d'origine française. (*Applaudissements.*)

J'en ai terminé, monsieur le ministre, mais avant de quitter cette tribune que M. le président veuille encore m'excuser de parler pendant deux minutes au maximum. Je ferai quelques remarques relatives aux problèmes sociaux.

En ce qui concerne la situation des veuves de victimes d'accidents professionnels, je suis convaincu de revenir pour la nième fois sur cette affaire. En juillet dernier vous avez déclaré ici même : « J'espère pouvoir, en octobre ou en novembre, obtenir de M. le ministre des finances un dégagement de crédits qui permet de donner satisfaction aux intéressés ». Promesse sans lendemain hélas ! car vous m'apparaissez arriver ici les mains vides.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations qu'au nom de la commission des affaires économiques j'ai tenu à formuler, en m'excusant de la longueur de mon propos et de sa présentation décousue, en raison des diverses questions à traiter. Votre commission des affaires économiques et du plan a marqué sa désapprobation en face de certaines dispositions incompatibles avec l'expansion économique, l'intérêt national et les engagements qui ont été pris ici même sur le plan social. Elle attend vos explications pour décider, en dernière analyse, si elle doit modifier l'avis défavorable qu'elle a cru devoir prendre à propos du budget de la marine marchande. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bertaud, président de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Jean Bertaud, *président de la commission des affaires économiques et du plan.* Mesdames, messieurs, par une heureuse coïncidence, le budget de la marine marchande vient en discussion au Sénat deux jours après que le paquebot *France*, sous son grand pavois, a fait pour la première fois son entrée au Havre, cette « porte océane » qui se réjouit d'accueillir, vingt-cinq ans après le *Normandie*, une nouvelle unité de notre flotte qui, navigant sous le pavillon français, est destinée aux grandes liaisons internationales.

Chacun se souvient sans doute des principales étapes ayant marqué la construction de *France*, le plus long paquebot du monde, qui constitue une remarquable synthèse de la technique et de l'art français.

Le 25 juillet 1956, la lettre de commande aux Chantiers de l'Atlantique était signée, après bien des débats, spécialement dans cette enceinte même, où prit la parole notamment notre collègue Lachèvre. La première tôle était rivée le 7 octobre 1957; le 11 mai 1960, la *France* était lancée à Saint-Nazaire, sous la présidence du général de Gaulle. Et voilà qu'au bout de cinq années d'efforts d'ingénieurs et ouvriers, d'artistes, décorateurs et artisans de la France entière, le paquebot *France* a quitté Saint-Nazaire le 19 novembre dernier, salué avec émotion par toute la population de cette capitale de la construction navale française, pour effectuer ses premiers essais.

De nouvelles séries d'essais de vitesse, d'endurance, avec d'ultimes mises au point, sont encore prévues au départ du Havre pendant le mois de décembre, avant l'inauguration officielle du navire dans la première quinzaine de janvier 1962. Puis aura lieu sa croisière commerciale aux Canaries, du 19 au 27 janvier 1962, pour laquelle toutes les places sont vendues depuis déjà longtemps.

Enfin, le 3 février 1962, *France* effectuera sa traversée inaugurale vers New York et aura alors l'honneur de représenter sur l'Atlantique Nord le pavillon français. Nous sommes convaincus qu'il s'y montrera un excellent ambassadeur et, à en juger par l'intérêt que suscite déjà sa prochaine arrivée aux Etats-Unis,

nul doute que nos amis américains apprécieront les multiples avantages offerts par ce navire par rapport à ses concurrents plus âgés.

La *France* remplacera à la fois le paquebot *Ile-de-France*, vendu à la démolition en février 1959, et le paquebot *Liberté*, qui vient d'être acheté par un groupe américain en vue de son exploitation comme hôtel flottant, toute navigation lui étant désormais interdite.

S'il est normal que la Compagnie générale transatlantique escompte transporter avec le nouveau paquebot *France* plus de passagers en 1962 qu'en 1961 avec le paquebot *Liberté*, il n'en reste pas moins que cet armement aura à faire face à des charges financières et à des amortissements nettement plus élevés. Il y aura lieu de tenir compte de ces divers éléments de recettes et de dépenses lorsque, le moment venu, il sera nécessaire d'établir un nouvel avenant fixant le maximum de la contribution financière de l'Etat. Un tel plafond, faute de précédent, ne pourrait d'ailleurs être fixé valablement que pour une courte période et avec des possibilités très souples de revision, afin de ne léser ni les intérêts de l'Etat ni ceux de la compagnie.

En outre, deux autres éléments devront être pris en considération. Le premier concerne la part qui sera attribuée à la Compagnie générale transatlantique au titre des compensations de surcharge du pavillon français, car bien entendu, pour les lignes libres qu'elle exploite, cette société doit être traitée comme les autres armements privés pour lesquels vient d'être longuement débattu ce problème si délicat de l'aide à l'armement.

Le second a trait à un relèvement de la subvention forfaitaire destinée aux lignes de la Corse, subvention fixée depuis 1951 à 2.800.000 nouveaux francs, alors que les dépenses diverses d'exploitation ont considérablement augmenté et que la compagnie qui a financé intégralement le paquebot *Napoléon* doit supporter les amortissements et les charges financières de cette unité.

En conclusion, nous devons certes nous réjouir de l'entrée en service du paquebot *France* dont non seulement la Compagnie générale transatlantique, mais aussi l'ensemble de l'armement français et le pays tout entier peuvent, à juste titre, s'enorgueillir, mais il faut aussi, comme l'ont clairement montré ces débats, ne pas perdre de vue le sort d'unités plus modestes également dignes d'intérêt et faire en sorte que toutes puissent valablement maintenir l'exploitation du pavillon français sur toutes les mers du monde, non seulement pour notre prestige, mais pour participer à l'activité économique du pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à Mme Dervaux.

Mme Renée Dervaux. Monsieur le président, monsieur le ministre, notre collègue David, qui ne peut être là aujourd'hui, aurait développé mieux que je ne saurai le faire les problèmes que pose le budget de la marine marchande. J'interviendrai très brièvement d'autant plus que la situation n'a pas évolué depuis la discussion à l'Assemblée nationale au cours de laquelle notre collègue Cermolacce vous a posé différentes questions que je ne reprendrai pas.

Le seul fait nouveau est la décision de la commission des finances et la commission des affaires économiques du Sénat de proposer le rejet de votre budget ce que, pour notre part, nous aurions fait de toute façon, car votre budget ainsi que les autres est le reflet de la politique gouvernementale que nous n'approuvons pas. Je me bornerai donc à quelques-unes des questions que m'inspire le budget de la marine marchande.

Vous avez fait connaître, monsieur le ministre, que des crédits étaient prévus pour la construction de l'école d'apprentissage maritime du Havre. Mais en ce qui concerne celle de Marseille, vous avez déclaré que, si elle doit être fermée à la fin de la présente année scolaire, c'est en raison du mauvais état des bâtiments et de l'insalubrité de certains d'entre eux. Une école nouvelle serait édifiée pour recevoir, dans un proche avenir, les jeunes marins de Marseille et de la côte provençale, Ceci est bien vague. Ces locaux de la vieille école doivent-ils être abandonnés ? S'ils sont en si mauvais état cela s'impose, j'en conviens, mais il n'est pas possible de prendre de telles mesures tant que la nouvelle école n'est pas édifiée. Qu'y a-t-il de prévu et pouvez-vous être plus affirmatif au Sénat que vous ne l'avez été à l'Assemblée nationale ?

Au sujet du fond de subvention aux compagnies d'économie mixte, il est prévu une mesure nouvelle de dix-neuf millions. Sont-ils destinés en totalité à l'ajustement des charges d'amortissement du paquebot *France* ? Ou une partie de cette somme sera-t-elle affectée à des compagnies d'économie mixte ou à des compagnies privées ?

L'aide en faveur de l'armement au cabotage se trouve majoré de 44 p. 100. Quelles en sont les raisons ? Pourquoi, parallèlement à cette générosité, diminuez-vous l'allocation d'intérêt pour le crédit maritime mutuel avec, comme conséquence, une réduction de la somme mise à la disposition des pêcheurs ? Etes-vous, monsieur le ministre, contre la pêche artisanale comme votre collègue de l'agriculture est contre les exploitations familiales ou celui des affaires économiques contre l'artisanat ? Voulez-vous la sacrifier ? Vous avez commencé à le faire en favorisant la pêche industrielle communément appelée pêche au lamparo, ravageuse des fonds et qui ruine nos petits pêcheurs de la côte méditerranéenne sans que le consommateur y trouve son compte. Allez-vous persister dans cette voie ? C'est une règle gouvernementale d'aider les gros au détriment des petits.

L'armement naval fait pourtant ses affaires grâce surtout à une productivité du travail qui a fait supprimer 10.000 emplois depuis 1938. Les armateurs français peuvent supporter la concurrence. Nul besoin de leur faire constamment des cadeaux payés, bien entendu, par les finances publiques, les finances étant alimentées, comme chacun sait, par l'ensemble des contribuables sans que l'on en connaisse exactement la répartition et la destination.

Est-il exact que vous ayez souscrit à la suppression de l'aide à la construction navale que le traité de Rome vous impose ? C'est là une nouvelle manifestation de la compression du personnel et une nouvelle concentration de la construction qui favorisent encore patronat et Etat, comme cela existe dans d'autres industries et, en particulier, dans l'industrie charbonnière.

Au sujet de l'établissement national des invalides de la marine, vous ne devez pas ignorer l'inquiétude des gens de mer. Ils craignent pour leur régime de pension. Les pensionnés, les veuves, les petites catégories ne sont pas satisfaits de l'augmentation qui vient d'intervenir et qui ne correspond pas aux accords d'augmentation des salaires.

Les pensionnés de la marine marchande — qui nous ont fait tenir leurs cahiers de revendications — demandent une revalorisation d'urgence des petites catégories par l'attribution d'échelons d'ancienneté aux marins bénéficiaires de pension de la troisième à la huitième catégorie. Ils désirent que la rente soit calculée non en fonction de la retraite prise sur vingt-cinq annuités à l'âge de cinquante ans, mais sur les 37,5 annuités retenues pour le calcul de la pension à cinquante-cinq ans, revendication, disent les intéressés, de la plus élémentaire justice sociale et humaine.

Les pensionnés souhaitent également que soient mis en harmonie les salaires forfaitaires avec les salaires réels. Ils demandent la revalorisation du taux de fonds de solidarité toujours à 2.010 nouveaux francs pour une personne, de 2.580 nouveaux francs pour deux personnes, ce qui est notoirement insuffisant.

Ils rappellent leur opposition à tout recul de l'âge d'ouverture de droits à pension. Telles sont leurs revendications essentielles.

Je profite de cette discussion pour attirer également votre attention sur le problème de l'entretien des rivières et la nécessité d'entreprendre des travaux de réfection, de curage et d'entretien des berges car, à chaque crue, des dommages importants sont à déplorer.

En terminant, je sollicite de votre part une aide pour les petits ports de pêche et de plaisance de nos côtes. La pêche artisanale connaît des difficultés. Elle apporte pourtant sur le marché du poisson de qualité et donne au tourisme un caractère particulier. Vous serait-il possible de la faire bénéficier de la détaxation du carburant ?

Aidez à l'embellissement de nos petits ports, aidez les pêcheurs, leurs organisations professionnelles et les collectivités locales et indemnisez les sinistrés portuaires, en un mot augmentez les crédits afin de permettre la mise en valeur de nos côtes qui sont une des beautés de notre pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Coppenrath.

M. Gérald Coppenrath. Monsieur le ministre, mon intervention au cours de la discussion de votre budget risque de devenir rituelle. J'y vois, hélas ! l'illustration de mon inefficacité à obtenir rapidement de vous, d'année en année, la construction d'un troisième navire pour la ligne du Pacifique Sud. Pourtant, les promesses ne nous ont pas manqué. En 1960, un conseil ministériel, répondant à des demandes déjà anciennes de l'assemblée territoriale et des parlementaires du cru, a décidé la construction d'un navire de 12.000 tonnes. Cela se passait le 26 août 1960. La nouvelle a été répandue dans le pays par la radiodiffusion française. J'ai moi-même reçu une lettre de M. le ministre Lecourt, alors chargé des territoires d'outre-mer, me le confirmant. Vous-même, l'année dernière, de votre place, vous m'avez répondu que l'appel à la concurrence était imminent, laissant présager par là que la mise en chantier le serait également ; depuis nous n'avons rien vu venir.

Cependant, monsieur le ministre, l'utilité de ce navire a été maintes fois démontrée. Elle n'est plus contestée par qui que ce soit. Une note exhaustive a d'ailleurs été établie par les services du ministère d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer et par les services du ministère des affaires économiques. Qu'il me suffise de vous rappeler que le trafic, tant des passagers que du fret a considérablement augmenté sur cette ligne depuis plusieurs années.

Le fret est passé, de 1955 à 1958, de 11.000 tonnes environ à 20.800 tonnes. Depuis 1958, ce chiffre a considérablement augmenté.

Vous me répondrez peut-être, monsieur le ministre, que depuis quelques mois la compagnie des Messageries maritimes a mis de temps en temps en service sur cette ligne des cargos qui disputent le surplus de fret aux unités hollandaises qui maintenant lui font concurrence. Mais, en ce qui concerne les passagers, rien n'a vraiment été fait et pourtant leur nombre est passé de plus de 3.000 à plus de 6.000 en quelques années.

Je ne crois pas que l'on puisse maintenant prétendre que la concurrence aérienne joue dans un cas comme celui-là, car le prix du billet par avion, en classe économique, est plus élevé que le prix du billet en première classe par voie maritime.

Je n'insiste pas trop, monsieur le ministre, sur les inconvénients de cette situation. Chaque année notre budget perd plusieurs millions parce que des fonctionnaires tant des services d'Etat que des services territoriaux restent à Marseille pendant plusieurs mois avant de pouvoir regagner le territoire. J'avoue ne pas comprendre, alors que mes collègues se plaignent du chômage dans certains chantiers, qu'on ait, depuis quatre ou cinq ans déjà, affrété un navire italien sur cette ligne d'intérêt national.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, je vous demanderai de me dire, si la chose vous est possible, alors que la décision de mettre en chantier un nouveau navire a été prise il y a plus de dix-huit mois, pourquoi rien n'a été fait jusqu'à ce jour. Je vous demanderai également si des crédits pour l'aide à la construction navale ont été prévus dans votre budget. Quoi qu'il en soit, malgré ces déceptions, j'espère qu'il vous sera possible de donner rapidement satisfaction à cette demande. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Louis André.

M. Louis André. Je ne prends la parole, monsieur le ministre, que pour m'associer pleinement aux conclusions des rapports de nos collègues MM. Lachèvre et Yvon. Je voudrais cependant très brièvement insister sur deux points.

Nos deux collègues vous ont, je crois, suffisamment indiqué l'impopularité de la taxe supplémentaire sur le prix des carburants destinés à la pêche, que vous avez vous-même stigmatisée dans un discours que vous avez prononcé le 23 mars 1961 à l'assemblée générale du comité central des pêches maritimes. Vous avez fait à ce sujet, dans une déclaration, le procès de cette taxe supplémentaire. Notre collègue Lachèvre y a du reste fait allusion dans son rapport. Vous avez confirmé votre position à plusieurs reprises et la direction du budget, saisie de cette question, a accepté le principe de la suppression de cette taxe, dès lors que des recettes nouvelles assureraient une recette équivalente à celles de la taxe.

Le projet de loi de finances ne porte aucune proposition et la taxe sur les carburants se trouve ainsi reconduite jusqu'à nouvel ordre. Des discussions auraient eu lieu chez le directeur du cabinet du budget et il paraîtrait que la direction générale des douanes serait opposée à la suppression de la taxe sur les carburants dans la mesure où elle perdrait la recette abusive que lui procure la perception de cette taxe.

La question qui semblait, en principe, résolue aux yeux des professionnels, ne l'est donc pas. Il semble que les négociateurs aient omis les points de détail que pourraient soulever les directions autres que celle du budget. Or il faut souligner que, si les recettes de remplacement qu'envisage votre administration, monsieur le ministre, doivent être apportées par l'augmentation de taxes existantes, aucun travail nouveau n'est demandé aux services qui les perçoivent et que, d'autre part, la prétention de la direction générale des douanes n'est pas fondée puisqu'elle assure, de tous temps, et aux frais des raffineurs, le contrôle des sorties des produits sous douane.

Une chose certaine est que la profession attend la réalisation du projet plusieurs fois annoncé par le ministre des travaux publics, à qui la commission des affaires économiques suggère, en remplacement de cette taxe impopulaire, la suppression de l'entrée en franchise douanière des produits du Maroc, ce qui aurait le double avantage, d'une part, de ne pas frapper l'armement d'une taxe très lourde à supporter et, d'autre part, d'aider l'industrie de la conserve de notre pays.

Les réactions dans les ports sont déjà vives depuis que l'on sait que le projet de loi de finances est muet sur cette question agitée depuis que la taxe a été instituée. Il est donc indispensable que le budget de 1962 prévoie la suppression de la taxe sur les carburants.

Un second problème préoccupe également les marins pêcheurs d'un grand nombre de nos ports de la Manche et du littoral breton ; c'est le plafonnement du prix de vente au détail de la raie en aile à 270 francs le kilogramme depuis 1952. La profession demande depuis de nombreuses années que cette mesure soit rapportée, car elle fausse toutes les transactions sur ce poisson. Le rapport du C. R. E. D. O. C. sur le marché du poisson et la formation du prix du poisson a conclu à l'abolition de cette restriction.

Le ministère des travaux publics a obtenu, au mois d'août 1961, que le prix du merlan, qui était également « plafonné », soit rendu libre, mais le secrétaire d'Etat aux finances a refusé de prendre la même mesure pour la raie sous prétexte des incidences qu'aurait cette décision sur l'indice des 179 articles.

Cette prise de position est d'autant plus regrettable que la période d'été est la plus favorable à cette libération de prix, alors que l'on sait qu'en automne, en raison des variations du temps, les écarts de prix sont toujours plus grands.

Etant donné que, de toute manière, la décision est prise de relever le salaire minimum interprofessionnel garanti par suite des hausses enregistrées de l'indice des 179 articles, le moment est venu de libérer le prix de la raie afin qu'il ne puisse être objecté, après revision du S. M. I. G., qu'il est impérieux de stabiliser les prix des éléments constituant l'indice des 179 articles.

Cette question intéresse un grand nombre de ports tels que Port-en-Bessin, Cherbourg et les ports du littoral breton, où les apports de raie représentent 25 p. 100 de la pêche. C'est dire à quel point la fixation artificielle du prix de vente au détail de la raie a une incidence sur le revenu des pêcheurs qui se livrent à la pêche de ce poisson.

Ces deux problèmes, monsieur le ministre, ont une incidence importante sur le revenu de nos armateurs à la pêche et de leurs équipages déjà très inquiets sur l'avenir de leur profession par suite de la progression du marché commun et en prévision de la concurrence de la Grande-Bretagne où, comme vous l'a expliqué notre collègue M. Lachèvre, les marins pêcheurs sont considérablement aidés par les pouvoirs publics.

Je vous serais obligé, monsieur le ministre, non pas de faire étudier ces deux problèmes, qui le sont depuis des années, mais bien plutôt de prendre les mesures qui s'imposent et que nous vous demandons.

Vous aurez ainsi sauvé de la ruine un grand nombre de familles dont la seule ressource est le produit de la pêche du père. Elle vous en seront, soyez-en persuadé, très reconnaissantes. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Mesdames, messieurs, l'année dernière, en pareille circonstance, j'intervenais pour prendre acte de ce qu'était alors la politique du ministère des travaux publics en matière de constructions navales. Nous étions sous le coup de décisions frappant un certain nombre de chantiers français et, à l'encontre des savants membres de la commission Merveilleux du Vignau, j'affirmais ma confiance en l'avenir de la construction navale française.

J'ai entre les mains un numéro du *Courrier du Parlement* qui contient trois articles. L'un est signé de M. René Norguet, président de la chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines ; l'autre de M. Daniel Charvet, secrétaire général du conseil supérieur de la marine marchande ; le troisième de M. Lucien Poirier, directeur des affaires économiques et du matériel naval au secrétariat national à la marine marchande. Tous les trois sont certes parmi les hommes qui en France connaissent le mieux les problèmes de la marine marchande, qu'ils vivent eux-mêmes depuis de longues années.

Si vous prenez chacun de ces articles, vous constaterez d'abord la modestie de M. René Norguet qui intitule le sien : « Construction navale 1961 ». Celui de M. Charvet est intitulé : « Problèmes et espoirs », c'est le mot « espoirs » que je veux souligner. Quant à l'article de M. Lucien Poirier, il a pour titre : « Ombres et lumières », c'est le mot « lumières » que je retiens.

Nous étions, l'année dernière, sous la menace d'un sombre nuage personnifié dans un livre blanc. Qu'est-il arrivé depuis ? Qu'est devenue la construction navale dans le monde et en France ?

La construction navale — je l'affirmais alors — n'a pas cessé parce que le monde aura toujours besoin de navires. Je signalais alors des faits économiques qui étaient l'indice d'une reprise

de la construction navale ou plus exactement d'une reprise du trafic maritime. M. René Norguet cite d'autres faits plus récents. « Les commandes considérables passées récemment par la Chine au Canada pour des livraisons de grains dans les trois années qui viennent en sont un exemple frappant », écrit-il.

Les chantiers navals dans le monde ont subi une crise découlant de celle que traversait l'armement. Cependant, les chantiers navals français ont eu à en souffrir beaucoup moins que les chantiers étrangers. Actuellement, je puis dire que la crise est presque arrêtée, tout au moins, elle est freinée, non pas peut-être par des commandes françaises, mais grâce à des commandes étrangères. Le carnet de commande de la construction navale française se présente actuellement dans les conditions suivantes : compte français : 1^er^ octobre 1960, 850.000 tonnes ; 1^er^ octobre 1961, 704.000 tonnes ; compte étranger : 1^er^ octobre 1960, 678.000 tonnes ; 1^er^ octobre 1961, 969.000 tonnes.

Voilà un fait qui est pour nous singulièrement encourageant : l'industrie française de la construction navale est exportatrice. M. Poirier le signale dans un passage de son article : « La progression de productivité de nos chantiers navals a été réellement admirable et n'a probablement pas son égal dans quelque secteur que ce soit de l'industrie lourde française ; elle constitue le fondement même de l'avenir d'une construction navale française apte à vendre aux très bas prix internationaux, alors que les salaires français augmentent et que la compensation budgétaire par tonneau construit ne peut que diminuer au fur et à mesure que se traduisent les étapes du Marché commun. »

C'est grâce à des efforts, grâce à ce que M. Poirier appelait un tour de force que l'industrie de la construction navale est passée à la tête des industries exportatrices françaises. Certes, cette réussite exige des efforts et des sacrifices réels que les chantiers consentent pour abaisser leur prix de vente. Le prix de vente internatioanl étant aligné actuellement sur les prix japonais, vous comprenez combient il est nécessaire de réduire au maximum le prix de revient des chantiers français pour réaliser cette concurrence.

On doit aussi enregistrer un effort pour l'amélioration de la productivité. C'est un point sur lequel je voudrais, mes chers collègues, attirer votre attention. C'est un effort exceptionnel, un véritable tour de force, comme l'écrivait M. Poirier, qui a été réalisé dans ce sens.

Mais il faut encore soutenir la construction navale française. Il ne faut pas persister dans cet ésprit de pessimisme qui a dominé, à un certain moment, l'action du Gouvernement et contre lequel M. le Premier ministre a été le premier à réagir. Après mon collègue M. Lachèvre, je tiens à lui rendre hommage car c'est lui qui, à une certaine époque au mois de juillet de l'année dernière, a arrêté le couperet qui était suspendu sur nos têtes. Mes interventions de l'année dernière, mon intervention d'aujourd'hui tendent à dissiper le pessimisme qui est toujours inspirateur d'abandon.

Les chantiers navals français sont tenus de faire des efforts, non seulement parce qu'ils ont besoin d'améliorer leur productivité, mais parce qu'ils ont le sentiment d'avoir la charge d'un grand nombre d'hommes et de familles qui vivent de cette industrie. Le problème de la reconversion a été posé dans la construction navale française en raison de la crise générale qui est le seul fait qu'ont aperçu les membres de la commission Merveilleux du Vignaux. Aussi est-il apparu que, grâce à l'accroissement de la productivité, il faut un moindre nombre d'hommes pour arriver au même résultat. Il faut, non seulement maintenir dans toute la mesure possible l'activité de l'industrie de la construction navale, mais aussi chercher des éléments de travail par ailleurs et on l'a fait. Les chantiers navals français le font dans mon département, dans cette ville de Saint-Nazaire qui se glorifie d'être la capitale de la construction navale française. Ils le font même à Nantes.

Tout à l'heure, M. le président de la commission des affaires économiques saluait l'arrivée dans le port du Havre du *France* qui venait de sortir de Saint-Nazaire. Les chantiers de Penhoët qui l'avaient construit ont profondément senti, et je l'ai senti avec eux, ce que cette très brillante sortie pouvait engendrer dans l'esprit des ouvriers qui l'avaient construit de leur main. Ainsi le jour où les chantiers de Penhoët faisaient pour la dernière fois visiter le *France* encore dans la cale Joubert et qui allait trois jours après s'éloigner définitivement de son berceau, ils conduisaient leurs visiteurs dans de nouveaux ateliers dont vous connaissez certainement l'existence, monsieur le ministre. Ces nouveaux ateliers sont certes parmi les plus beaux, les mieux aménagés de l'industrie française. Un nombre d'ouvriers de la construction navale, que je souhaite important, pourrait y donner la mesure de ses capacités.

Si l'on vient en effet à nos chantiers navals du monde entier, c'est que la qualité de la construction française est vraiment reconnue. Cette qualité sera utilisée dans cette industrie nouvelle de la mécanique de précision, qui emploiera aussi les ouvriers des chantiers privés qui, travaillant pour la marine nationale, y ont acquis une exceptionnelle technique. Je dois souligner en effet à cet égard parmi les causes de la crise des chantiers navals français, le fait qu'ils ont été privés progressivement de l'apport considérable que constituent les commandes militaires. Voici quelques chiffres : en 1955, 29 p. 100 du personnel des chantiers étaient employés pour les commandes de la marine militaire, 8 p. 100 en 1960, 3 p. 100 en 1961, et le pourcentage atteindra zéro en 1965. Cette situation mérite bien que l'Etat apporte son aide à la construction navale en compensation de ce que nos industries reçoivent sous la forme de la protection douanière. (*Applaudissements.*)

La construction navale fait d'ailleurs des efforts, non seulement pour accroître sa productivité, mais aussi pour progresser techniquement. La semaine dernière, M. Lachèvre a évoqué au cours de la discussion du budget, certaines interventions que nous souhaiterions pour les transports méthaniers.

Les transports méthaniers posent un des problèmes les plus difficiles qui soient, puisqu'il faut abaisser à 161 degrés au-dessous du zéro la température pour liquéfier le méthane. On continue des recherches sans aide très appréciable de l'Etat. Dans les premiers jours de décembre 1965, des cuves d'essai sortant des chantiers de Penhoët seront transportées sur un *liberty ship*, le *Beauvais* et amenées à Nantes. Des installations fixes ont été réalisées dans ce dernier port pour recevoir cette nouvelle cargaison.

Ce ne sont plus seulement les Etats-Unis qui se préoccupent de la préparation de ce matériel nouveau. Les autres chantiers navals français ont eux aussi déposé des brevets. A ma connaissance, onze brevets ont été pris par des Français pour les transports méthaniers.

Il y en a d'autres pour le butane et le propane, qui posent des problèmes infiniment moins difficiles : plusieurs propaniers et butaniers ont été construits ou sont en construction, non seulement dans la Basse-Loire, mais aussi en Méditerranée ou dans la Gironde.

Nos chantiers, les chantiers de mon pays s'attachent à cette tâche (*Très bien !*), pour conserver du travail aux ouvriers français. Leurs navires de transports méthaniers et butaniers feront autant honneur à la France que le paquebot *France*. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Monichon.

M. Max Monichon. Monsieur le ministre, mes chers collègues, lors de la discussion sur le budget des affaires étrangères, le distingué rapporteur, M. Portmann s'adressait à M. le ministre en ces termes : « Je vous dirai que la France reste toujours dans tous les pays du monde le témoignage vivant de la liberté. Elle le montre dans son ancien empire colonial. Alors n'hésitons pas, même dans les coins les plus reculés du globe, à manifester la présence française qui restera toujours le symbole inattaquable de la liberté, de la modération et de la justice au service de l'homme. »

C'est volontairement sous le signe de la présence française dans le monde qu'au nom des quatre sénateurs de la Gironde se place cette courte intervention sur l'aide à l'armement.

Certes, le chapitre 45-03 nouveau, institué par la loi de finances rectificative pour 1961 traite bien de ces aspects sociaux et économiques. Les crédits qui y figurent compensent partiellement les charges particulières auxquelles est soumis l'armement français. Cela nous conduit à faire observer que la dénomination de ce chapitre est impropre. Nous aurions préféré que le Gouvernement y substituât, par exemple, les termes : « versements d'allocations compensatrices destinés à tenir compte des conditions d'exploitation difficiles de certains secteurs de l'armement français. » L'appellation « aide à l'armement naval » est impropre. Ne peut-elle pas d'ailleurs nous créer des difficultés avec nos partenaires du Marché commun et de l'O. E. C. E. ?

Les crédits qui figurent au chapitre précité sont insuffisants ; même en tenant compte des crédits non utilisés en 1961 et du transfert de 4.500.000 nouveaux francs du chapitre 45-01 au chapitre 45-03, nous ne disposerons que de 44.910.000 nouveaux francs. Or, pendant le dernier trimestre de 1961 vous avez évalué l'aide indispensable à 12.500.000 nouveaux francs, crédits qui ne permettraient vraisemblablement pas de verser à l'une de nos compagnies de navigation l'aide compensatrice qui serait nécessaire pour continuer l'exploitation par paquebots mixtes d'une ligne qui relie notre pays à l'Amérique latine.

Dans ce sens, il est bon de rappeler qu'il y a dix ans il existait une liaison Marseille-Amérique latine exploitée par deux bateaux et une liaison au départ du Havre et de Bordeaux assurée par cinq bateaux. Certes, les transports aériens ont

pris une certaine clientèle, mais nous ne pouvons uniquement pour cette raison nous priver de toutes liaisons maritimes essentiellement françaises avec les grands pays de l'Amérique latine. Voilà bien un exemple de ligne qui mérite d'être aidée

Le problème qui se pose alors est le suivant : quels critères seront retenus pour fixer le montant des sommes à accorder à tel ou tel armement ? Certes, on peut avoir des craintes sur le caractère sélectif de l'aide qui sera accordée. Pourtant, serait-il juste d'attribuer des subventions compensatrices en faveur de ceux qui exploitent des lignes protégées ou réputées rentables ? En tout état de cause, le Parlement doit être associé à la détermination des conditions dans lesquelles les allocations seront consenties.

Nous connaissons les charges de notre armement. Les compagnies sont certainement disposées à fournir tous les documents comptables qui feront ressortir les déficits d'exploitation de telle ou telle ligne, à commencer par celles qui a enregistré jusqu'alors un déficit d'exploitation de cinq milliards d'anciens francs pour faire flotter le pavillon français sur l'Atlantique Sud.

Ainsi donc, l'application des mesures d'aide à l'armement ne doit pas donner naissance à des contrôles inutiles ; elle ne doit pas accorder à l'administration des finances un pouvoir d'appréciation permanent qui évoluerait rapidement vers une mainmise sur les compagnies privées.

De récentes statistiques font ressortir que le tonnage désarmé continue à diminuer. Elles nous montrent qu'en ce qui concerne la France, on ne compte que quatre cargos désarmés d'un total de 15.000 tonneaux de jauge brute. C'est le résultat de mesures déjà anciennes prises en faveur de certaines compagnies de navigation et de la gestion rationnelle de toutes celles qui exploitent à leurs risques et périls. L'aide à l'armement n'a pas été conçue pour venir en aide à des entreprises marginales ou pour procurer des suppléments de bénéfices à certains armateurs. Elle doit être sélective. Le Parlement doit être associé à la détermination des conditions dans lesquelles elle sera accordée. Les allocations compensatrices seront attribuées en fonction de la pérennité d'exploitation de telle ou telle ligne. A leur caractère social ou économique devra s'ajouter, dans certains cas, un aspect de prestige que nous aurions tort de mésestimer.

Ainsi et notamment en Amérique du Sud, la présence maritime française continuera à apporter, avec les vertus de notre peuple, ces messages de paix et de liberté que l'on attend toujours de nous. Quand une ligne meurt, c'est un peu de la France qui disparaît. Tel est l'intérêt primordial du maintien des lignes avec l'Amérique latine. Aussi vous remercions-nous, monsieur le ministre, de demeurer attentif à l'intérêt considérable pour le prestige de la France que représente l'exploitation de cette ligne. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Achour.

M. Youssef Achour. Monsieur le ministre, je voudrais profiter de l'occasion qui m'est offerte par la discussion du budget de la marine marchande pour attirer tout spécialement votre attention sur un fait qui ne peut être considéré que comme fâcheux. Il s'agit des prix de transport pratiqués par les sociétés de navigation pour la quatrième classe, catégorie la plus basse.

Cette classe, contrairement à ce qui s'est passé depuis 1939 pour les autres moyens de transport, a subi la hausse la plus élevée. Pourtant — je dois le souligner — c'est celle qui est utilisée presque exclusivement par les personnes à revenus modestes, par les travailleurs — je pense en particulier aux travailleurs musulmans algériens exerçant leur activité en métropole — et également, à plusieurs époques de l'année correspondant à celles de la rentrée ou des vacances scolaires, par les étudiants.

Les organismes économiques d'Algérie ont été saisis, vous le savez certainement, de nombreuses requêtes tendant à une baisse sensible des tarifs arrêtés jusqu'alors. Malheureusement, malgré les raisons pertinentes que j'ai rappelées il y a un instant et les démarches pressantes et répétées auprès des pouvoirs publics, ils n'ont pu obtenir une révision, sans aucun doute pleinement justifiée, de ces tarifs dans le sens d'une atténuation.

Monsieur le ministre, vos services sont appelés à connaître de la fixation des tarifs de transport voyageurs des sociétés de navigation. Ils sont notamment habilités à les officialiser. Il serait souhaitable qu'à cette occasion vous demandiez aux sociétés de navigation d'envisager, pour cette quatrième classe, une diminution importante des prix de passage.

Economiquemnt comme socialement, pareille mesure s'impose. (*Applaudissements.*)

M. le président. Monsieur le ministre, messieurs les rapporteurs, je vous demande votre avis.

Ne pensez-vous pas qu'il conviendrait de suspendre la séance maintenant pour la reprendre à 21 h 30, plutôt que de poursuivre ce débat qui se déroulera vraisemblablement pendant une bonne heure avant d'arriver à son terme ?

M. le ministre doit prendre la parole, Mlle Rapuzzi doit éventuellement lui répondre. En outre, trois amendements, dont l'un tend à insérer un article additionnel, peuvent faire l'objet d'un débat assez long.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* M. le ministre pourrait-il donner son avis le premier ?

M. le ministre des travaux publics. Je suis à la disposition du Sénat. Il est évident que la discussion qui va s'instituer sur le fait que vous proposez le refus du budget prendra évidemment un certain temps. Le Gouvernement ne peut, en effet, ne pas défendre le budget qu'il présente.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général.* Monsieur le président, je pensais que M. le ministre, qui m'avait promis d'être beaucoup plus bref que lors de sa précédente intervention (*sourires*) aurait pu répondre maintenant aux questions qui lui sont posées, après quoi, la suite de la discussion aurait pu être renvoyée à la séance de ce soir.

M. le président. Je ne sais pas pendant combien de temps parlera M. le ministre, mais s'il intervient seulement pendant vingt-cinq minutes, nous aurons alors dépassé vingt heures, ce qui nous conduira à reprendre la séance à vingt-deux heures. Donc vous ne gagneriez pas de temps.

Monsieur le ministre, vous seul savez pendant combien de temps vous allez parler.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général.* Il est plus prudent, puisque nous connaissons bien M. Buron, de suspendre dès maintenant la séance et de fixer sa reprise à 21 h 30. (*Rires et applaudissements.*)

M. le président La séance pourrait donc être suspendue maintenant et reprise à vingt et une heures trente pour la suite de la discussion du budget de la marine marchande et celle du budget du ministère de l'intérieur.

M. Edmond Barrachin. Jusqu'à minuit ou jusqu'au terme de ces débats ?

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général.* Jusqu'à leur terme, ainsi que l'avait décidé le Sénat précédemment.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures trente-cinq minutes, est reprise à vingt et une heures trente-cinq minutes sous la présidence de M. Geoffroy de Montalembert.*)

PRESIDENCE DE M. GEOFFROY DE MONTALEMBERT, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Dans la discussion générale la parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, messieurs les sénateurs, je serai bref ce soir, contrairement à l'habitude qu'on a bien voulu souligner tout à l'heure.

Je le serai parce que, en définitive, les rapports qui ont été imprimés et commentés par leurs auteurs sont nets, intéressants, documentés en chiffres et en faits et sévères.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. En ce qui concerne les chiffres et les faits qui ont été mentionnés dans les rapports, nous tomberons tous d'accord, je pense. Quant à la sévérité, elle est excessive et je ne puis l'approuver. Aussi bien est-ce surtout avec l'intention de rectifier cette sévérité que je suis monté à la tribune ce soir.

Les problèmes qui ont été posés par les deux rapporteurs et d'ailleurs par plusieurs orateurs peuvent se résumer tous de la façon suivante : vous présentez un budget, non pas médiocre comme tant d'autres, mais si faible, si mal armé qu'il ne vous permet guère d'action et, faites attention, monsieur le ministre — et sur ce point je ne suis pas en désaccord avec les uns et les autres — ne laissez pas dépérir dans vos mains le patrimoine

qui vous a été confié. Je comprends cette inquiétude des uns et des autres. Mais je voudrais donner des explications sur les points essentiels, c'est-à-dire les ressources de l'E. N. I. M., l'avenir des pêches, les possibilités réelles de la construction navale et le calcul de ce que l'on appelle à tort d'ailleurs l'aide à l'armement, qui se propose seulement d'apporter à l'armement un soulagement vraiment mérité. Nous avons fait le bilan des quatre grands débats que les deux rapporteurs, dans l'ordre exactement inverses ont traités.

En ce qui concerne l'Etablissement national des Invalides de la Marine il m'est arrivé à plusieurs reprises de dire que si je disposais de quelques crédits, je m'efforcerais d'aménager plus convenablement les ressources et l'équilibre des recettes et des dépenses et je m'efforcerais aussi d'en élargir quelque peu les allocations.

Comment se présente aujourd'hui le budget de l'établissement national des invalides de la marine ? Globalement les chiffres sont les suivants : 14 milliards de cotisations des marins ou des entrepreneurs, 21 milliards de subvention de l'Etat ; 3 ou 4 milliards de cotisations, c'est-à-dire de taxes perçues sur les différentes collectivités plus ou moins proches de la marine et de la pêche. Tout cela représente un chiffre inférieur, pour 1962, de deux à trois milliards aux dépenses réelles de l'établissement national des invalides de la marine que nous prévoyons et qui permettront d'ailleurs de réaliser un certain nombre de mesures fort heureuses pour les marins et leurs familles qui méritent considération.

Je le répète, mesdames, messieurs, au total, sur un peu plus de 40 milliards de dépenses de l'E. N. I. M., les intéressés en paient directement 14. Indirectement, à travers des taxes que l'on a critiquées, et comment ne partagerais-je pas ces critiques ? moi qui les ai exprimées également, mais qui suis moins libre à cet égard que les rapporteurs, un peu plus de 3 milliards de taxes assumées par les mains intéressés. Et 21 milliards payés par l'ensemble des contribuables. Après cela et malgré cela il reste encore un petit déficit, si l'on tient compte de toutes les mesures d'ordre social qui ont été prises et qui feront sentir leur effet en 1962.

Alors, oui, vraiment, à mon très grand regret, je ne suis pas en mesure de dégager sur le budget les sommes que mes prédécesseurs, pas plus que moi-même, n'ont pu dégager, et qui seraient nécessaires pour améliorer certaines prestations que M. Yvon demande depuis longtemps.

Oui, je regrette que les recettes indirectes qui complètent les cotisations prélevées dans les milieux maritimes ne soient pas très bien établies et que l'assiette en soit contestable. Bien sûr, j'aimerais, et j'y reviendrai dans une seconde, supprimer, ou en tout cas réduire fortement, la taxe sur le carburant des pêcheurs. Bien sûr, je n'éprouve aucune satisfaction particulière devant le droit de timbre sur les connaissements. Mais je sais bien qu'après avoir passé une soirée peut-être difficile, quelle que soit la bienveillance qu'à titre personnel me réservent les sénateurs qui se croient, à juste titre d'ailleurs, plus obligés envers la profession, il me faudra trouver, dès que cette séance sera finie et en liaison avec le ministère des finances, les moyens de parvenir à l'équilibre financier de l'établissement national des invalides de la marine.

Me tournerai-je vers une augmentation des cotisations, alors que, aussi bien M. Lachèvre, M. Yvon et les autres orateurs, ont traduit éloquemment les sentiments des marins et des pêcheurs ? Me tournerai-je vers les contribuables français qui paient, à eux seuls, terriens ou non, 21 milliards pour l'ensemble du régime des marins et des pêcheurs ?

M'efforcerai-je d'aménager les petites taxes indirectes, maladroites ou en tout cas mal assises — c'est le mot qui convient — pour trouver l'équilibre ? Ferai-je appel à la taxe sur le carburant en particulier ? J'ai dit à plusieurs reprises, ainsi que les rapporteurs l'on relevé, qu'elle me paraissait assez injuste et mal répartie. J'ai recherché, vous l'avez dit les uns et les autres, des taxes de remplacement. Vous me proposez, très légitimement d'ailleurs, des taxes de remplacement qui soient payées par d'autres milieux que les milieux maritimes proprement dits. Vous proposez l'augmentation du droit de douane ou plutôt un élargissement de l'assiette du droit de douane sur l'entrée des sardines venant de tel ou tel pays étranger. Mais je veux faire deux remarques à ce sujet. La première, c'est en ce qui concerne l'esprit de cette recette, qu'il ne dépend en rien de moi de savoir s'il faut percevoir les droits de douane sur tel ou tel produit.

Cela dépend du ministère des finances. Cela présente aussi des implications politiques que d'ailleurs ceux qui ont proposé cette taxe ont soulignées eux-mêmes au moment de la recommander, justement en raison même de ses implications politiques. Du point de vue formel, la mesure suggérée a un inconvénient : il s'agit en réalité d'accroître les perceptions de la douane avec l'espoir que la douane voudra bien les rétrocéder en tout ou en partie à l'Etablissement national des invalides de la marine.

Jusqu'à présent, nous connaissons la position des finances sur les recettes affectées mais ce genre de recettes me paraît plus difficile à affecter que bien d'autres encore.

C'est pourquoi j'ai pris acte des propositions faites et qui aboutiraient à réduire peut-être plus qu'à augmenter les ressources puisqu'elles réduiraient les importations de certaines provenances. Je le répète, c'est une question de politique économique générale et de politique tout court. Je ne suis pas qualifié pour accepter ou refuser et moins qualifié encore pour décider que si cette taxe était créée, ou plutôt que si ce droit voyait son assiette élargie, l'affectation en serait faite à l'Etablissement national des invalides de la marine.

Du point de vue de la responsabilité qui m'est confiée, je comprends qu'on puisse me reprocher d'avoir eu tort, sachant que, d'un côté, 21 milliards de taxes sont perçues sur le contribuable en général et que, de l'autre, 14 milliards plus 3 milliards, soit 17 milliards le sont sur le milieu maritime, et de m'être efforcé de régler avec un peu plus d'équité, sinon de justice, ce qui est perçu à l'intérieur du milieu maritime.

J'éprouve de la sympathie et de l'intérêt pour ceux qui exploitent les entreprises ostréicoles et mytilicoles, mais je constate que les droits perçus à l'heure actuelle — je l'ai dit — les redevances de concession sont tout de même infiniment plus faibles, à proportion égale, dans les départements dont parlait si bien M. Yvon, cet après-midi, que ce que le fermier, par exemple, paie à son propriétaire.

Pour avoir un élément de jugement, j'ai rapproché le rendement de la taxe et le chiffre d'affaires, en gros, en éliminant par conséquent les marges que le commerce de détail peut faire peser sur la valeur de la production conchylicole des exploitants des concessions.

D'un côté, nous avons une production de l'ordre de 200 millions de nouveaux francs et, de l'autre côté, une redevance domaniale qui représente seulement moins de 2 millions de nouveaux francs, très faible par conséquent. En réalité, ceux qui défendent les conchyliculteurs disent que cela représente 1,25 p. 100 de la production globale réalisée dans les entreprises, alors que les services des finances arriveraient plutôt à 0,95 p. 100. Je ne discuterai pas ces chiffres. Je constate seulement que notre effort tend à essayer de réaliser un équilibre plus équitable entre les charges qui pèsent sur les uns et les autres.

Je m'associe à tout ce qui a été dit sur la difficulté du travail des petites et moyennes exploitations ostréicoles. Cependant la charge qu'elles supportent est assez faible par rapport à ce que supportent les pêcheurs. Je ne cherche pas à les quadrupler, comme on le dit. Je cherche le niveau à partir duquel on pourrait réaliser un certain équilibre.

Ce que je peux dire dès ce soir, c'est que la redevance domaniale sur les concessions dépendant seulement du pouvoir réglementaire, ce sera, comme par le passé, une décision de l'Etat qui la fixera et tout ce qui sera dégagé au moyen de cette ressource que je limiterai au maximum, compte tenu des observations qui ont été présentées, permettra de diminuer d'autant la taxe sur l'essence payée par les marins pêcheurs.

Je chercherai un équilibre aussi précis que possible. J'ai déjà eu l'occasion de consulter un certain nombre de parlementaires car, messieurs les rapporteurs, j'ai l'habitude, en ce genre de problème, de ne jamais prendre de décision définitive avant d'avoir entendu les représentants naturels et qualifiés des intéressés.

Ainsi j'espère, au prix d'une augmentation pas trop lourde de la redevance sur la concession conchylicole, parvenir à une diminution suffisamment substantielle de la taxe sur les carburants qui pourra vous être proposée dans un texte prochain.

Ce qui vous sera proposé, c'est la diminution, puisqu'elle relève du Parlement. L'augmentation correspondante de la redevance domaniale, j'en aurais discuté avec vous puisqu'elle relève, elle, du pouvoir réglementaire.

Voilà, à propos de l'Etablissement national des invalides de la marine, ce que je voulais dire.

En ce qui concerne la pêche maritime, M. Yvon, fort opportunément, m'a demandé quelques détails sur l'emploi des crédits du plan d'adaptation de l'industrie des pêches.

Comme je le lui avais promis l'an dernier, à cette tribune, une large partie des crédits a été utilisée en faveur de la pêche artisanale. Sur les trois millions de nouveaux francs qui ont été attribués à différentes actions intéressant les pêcheurs, ce sont les pêcheurs artisanaux qui en ont reçu la plus grande partie. Une campagne de prospection systématique a été engagée en vue de découvrir la sardine et le thon dans des régions où ces deux espèces apparaissent au début du printemps et où les pêcheurs n'ont pas l'habitude de se rendre. Cette campagne a réuni des

navires de pêche du littoral atlantique, conduits par les deux navires de notre institut scientifique et technique des pêches maritimes, le *Thalassa* et le *Roselys*.

Cette campagne a présenté un très grand intérêt pour les pêcheurs artisanaux, lesquels me demandent de renouveler cet effort.

Le reste des crédits a été essentiellement consacré à la mise au point d'un nouveau matériel de pêche et à différents essais techniques. Une somme de 1.712.000 nouveaux francs a été engagée dans ces diverses expériences.

En ce moment même se déroule au large des côtes norvégiennes, entre les îles Lofoten et le détroit de Barentz, une importante action de prospection pour découvrir de nouveaux fonds de pêche pour les chalutiers du port de Boulogne. Ceci est une opération qui va dans un sens un peu différent. En tout cas, l'effort entrepris en 1961 sera poursuivi et amplifié en 1962.

Je tiens à la disposition de M. Yvon et de sa commission, ainsi que des sénateurs, les détails chiffrés de chacune de ces opérations. La liste en est longue. Elle figure dans un document que j'ai ici et que je lui remettrai tout à l'heure.

Les programmes d'actions nouvelles pour l'année 1962 seront arrêtés en plein accord avec la profession. Les comités locaux des pêches seront chargés de présenter des propositions qui seront discutées par le comité central des pêches maritimes avant d'être approuvés par la marine marchande.

En dehors des opérations de prospection, la partie la plus importante des crédits sera consacrée, en 1962, à des recherches techniques sur le matériel de pêche et à des actions de formation des artisans pêcheurs, afin de les engager à l'amélioration des circuits de distribution que réclament tous ceux qui connaissent le problème et qui s'y intéressent.

Voilà l'usage que nous avons fait des crédits, monsieur le rapporteur, et comme M. le rapporteur spécial de la commission des finances l'a signalé, j'insiste sur le fait que, pour la première fois cette année a été lancée une action de relance des pêches, seulement, dans le même temps un effort beaucoup plus important s'est développé en Grande-Bretagne.

Ainsi, comme je vous l'avais dit voilà deux ans, nous étudions un plan de relance des pêches et nous nous efforçons d'entrouvrir la porte en inscrivant cette nouvelle ligne budgétaire.

M. Lachèvre l'a fait remarquer: l'effort a peut-être été entrepris à temps, mais l'importance des fonds consacrés par d'autres pays à leurs pêches maritimes fait qu'à peine entreprise notre action paraît bien faible et bien modeste en comparaison.

Il faut toutefois distinguer, dans l'analyse qui a été faite, ce qui est décision effective et action déjà entreprise, ce qui est projet non encore réalisé ; donc spécialement, si la Grande-Bretagne entre dans le Marché commun, nous aurons à discuter sous l'angle de ce Marché commun.

Sur ce point, en réponse à une intervention de cet après-midi, je ne crois pas qu'on puisse compter comme susceptible de bénéficier de l'action en faveur de la pêche industrielle — ce mot évoquant pour bien des sénateurs des navires de tonnages déjà importants — la pêche au lamparo en Méditerranée. Je croyais très simplement, mademoiselle, vu le retard de la pêche artisanale, pouvoir considérer que l'importance des navires engagés dans cette pêche ne répondait pas à la notion de pêche industrielle telle que nous la concevons ici.

Plus encore que la question de l'établissement national des invalides de la marine, plus encore que l'insuffisance des moyens en matière de pêche, les deux grands problèmes traditionnellement évoqués par les sénateurs, sont, d'une part, la question de la construction navale et, d'autre part, celle de l'armement maritime.

Je voudrais partager l'optimisme et la jeunesse dynamique de votre vice-doyen, M. Abel-Durand, qui a marqué avec joie — comme j'aimerais la partager ! — quelques points contre le pessimisme du ministre chargé de la marine marchande.

Le Sénat tout entier applaudit à la foi qui anime le sénateur Abel-Durand, à sa conviction profonde que les malheurs qui peuvent à quelque moment atteindre la marine française ne sont que provisoires, à sa juste confiance dans le dynamisme de cette marine pour redresser la situation. Seulement si, à long terme, je partage sa confiance, je ne saurais partager totalement son optimisme du moment.

Il nous dit, ou à peu près, que la crise de l'armement — j'y reviendrai — est en train de se dissiper, que par conséquent la crise de la construction navale sera surmontée et qu'en tout cas elles ont moins frappé les Français que les autres pays.

Qu'il me permette de lui répondre que s'il est vrai, comme le *Courrier du Parlement* qu'il lisait tout à l'heure le souligne, que la crise a moins frappé la construction navale française que d'autres, c'est sans doute à cause des efforts faits pour améliorer la productivité, comme il l'a fort bien rappelé, en raison du dynamisme des Français, certes, mais peut-être aussi tout de même grâce à ce phénomène assez curieux qui veut que si, théoriquement, nous diminuons les taux de l'aide à l'armement, nous avons pu constater qu'en quatre ans, globalement, les crédits avaient doublé.

M. Abel Durand. Je ne le conteste pas !

M. le ministre. Il est vrai, cher sénateur, que la France, qui se classait au huitième rang en matière de construction navale, est en train de remonter place après place. Il est vrai que la crise a moins fortement sévi en France qu'ailleurs parce que nos compatriotes ont accompli les efforts nécessaires sans doute, mais aussi parce que le Gouvernement y a aidé. Les autres pays n'ont vraisemblablement pas consenti le même effort. Ils avaient deux solutions : ou faire le même effort, ou bien nous chercher noise au sein des institutions internationales pour obtenir de nous que dans quatre ans, nous renoncions à l'allocation compensatrice constituée pour remédier à une situation peut-être exceptionnelle, mais qui dure.

C'est pourquoi vous avez raison de souligner la nécessité d'accroître la productivité pour que nous puissions, un jour, être en mesure de faire face à une sévère concurrence.

Il est vrai que cette augmentation de la productivité — vous vous en rendez bien compte, mon cher sénateur — explique une partie des critiques que très amicalement m'adressait M. Yvon sur la répartition même des commandes, car plus les chantiers augmentent leur productivité, plus les 40.000 travailleurs qu'ils occupent produisent de tonnes, plus il est possible, dès lors, de construire de navires et plus la concurrence entre les petits, les moyens et les grands chantiers se fait sentir.

Si j'avais parlé de la nécessité de freiner la production, c'est parce qu'il était possible, avec l'organisation de production actuelle, de produire le tonnage prévu par la commission Merveilleux du Vignaux avec beaucoup moins de chantiers. Si, grâce à une aide accrue, on développe la construction, il arrive ce que M. Yvon a souligné, à savoir qu'un certain nombre de chantiers qui ne sont plus stimulés pour construire de grands navires s'orientent vers la construction de navires plus petits et que la concurrence s'accroît dans ce domaine.

A l'inverse, je me permettrai de dire à M. le sénateur Abel-Durand, sans entrer dans une querelle personnelle — il ne peut s'agir d'ailleurs de question personnelle car, dans ce cas, je m'inclinerai tout de suite, ni d'une querelle, mais tout au plus d'une contestation amicale — que je connais des chantiers qui lui tiennent à cœur dont le carnet de commandes, pour les années à venir, est fort inquiétant, car, malgré le dynamisme dont ont fait preuve tant de chantiers, malgré les qualités françaises auxquelles il a très justement rendu hommage, malgré l'aide non négligeable de l'Etat qu'il me faut souligner — en le faisant le plus discrètement possible, au moins en ce qui concerne le *Journal officiel* — il reste que, d'une façon générale, la commande n'est pas telle que l'on puisse être sûr que tous nos chantiers pourront survivre dans les conditions antérieures.

Il est vrai que, grâce aux qualités des uns et aux efforts des autres, le plus grave de la crise a sans doute pu être surmonté moins difficilement que nous le pensions. Encore fallait-il sonner la cloche d'alarme pour que chacun prît ses dispositions. Sur ce point, je pense que nous sommes d'accord. (*M. Abel-Durand fait un signe d'assentiment.*)

Le quatrième point — vous le sentez bien — est le plus important : c'est le problème de l'aide à l'armement. A ce propos, je serai bref, car nous allons ouvrir tout à l'heure, sur des textes précis, une discussion importante. Je voudrais, néanmoins, faire deux remarques.

Je remercie M. Lachèvre de m'avoir fait aux trois quarts grâce de la première, celle qui a trait au caractère peut-être peu spectaculaire des chiffres que je présente. Il s'est agi, en fait, d'assurer l'équilibre de nos besoins réels, cette année, en reportant une partie des crédits que vous avez bien voulu voter au collectif et qui, compte tenu de la lenteur de la mise au point des décisions nécessaires, ne seront pas utilisés complètement cette année. Ce transfert portera la dotation de 1962 à un chiffre normal.

M. Lachèvre a eu raison de m'en faire critique. Je le remercie d'avoir marqué quelque indulgence quant au fond, réservant sa légitime sévérité à l'emploi que je ferai des fonds qui me seront confiés.

En ce qui concerne cet emploi, je voudrais dire à M. Lachèvre, qui a déposé avec M. Pellenc un amendement au nom de la commission des finances, que, dans mon esprit, j'approuve pleinement cet amendement qui confirme et vient appuyer les déclarations que j'ai faites à l'Assemblée nationale. Je vois dans le dépôt de cet amendement, à la fois la marque d'une appréciation des principes qui ont inspiré les décisions du Gouvernement, ce

dont je le remercie, et une certaine preuve de méfiance quant à leur mise en œuvre, dont je ne puis pas le remercier au même degré.

En bref, je crois que maintenant nous sommes tous bien d'accord sur le champ d'application de la loi, qui permettra à l'armement de compenser les charges spéciales qui, à titre permanent, pèsent sur lui. Nous sommes décidés à en faire bénéficier ceux qui ne sont pas dans les catégories spéciales qu'a énumérées M. Lachèvre et cela d'une façon objective, proportionnelle, rationnelle, selon des paramètres qui tiennent compte de l'importance des équipages et de l'amortissement des navires.

Cela, c'est l'essentiel, c'est la compensation des charges permanentes qui pèsent, pour des raisons spécifiques, sur la flotte française dans la compétition internationale.

D'autre part, l'amendement de M. Lachèvre précise les lignes qui, pour des raisons particulières, connaîtraient des difficultés plus graves, difficultés telles que même la compensation des charges permanentes et spécifiques ne leur permettraient pas de survivre, alors que l'Etat pense qu'elles doivent susvivre pour des raisons de prestige et de présence française.

On s'est inquiété — M. Monichon, je crois — de savoir ce que nous ferons pour les lignes d'Amérique du Sud. Voilà un cas typique pour lequel je demande qu'une partie des crédits destinés à l'armement ne réponde pas seulement aux normes objectives et caractérisées dont nous avons parlé tout à l'heure, mais au contraire puisse être utilisée d'une façon plus souple pour permettre le maintien de la présence française sur une ligne considérée comme essentielle. De cela nous allons reparler dans un instant.

Je voudrais donc, mesdames, messieurs, tout en acceptant, avec toute l'humilité dont je suis capable, les critiques qui m'ont été adressées, résumer mes propos.

Le budget de 1958 comportait, pour la dotation de l'établissement national des invalides de la marine, une contribution de l'Etat inférieure à 14 milliards. Nous l'avons portée à 21 milliards. MM. Yvon et Lachèvre seront témoins que, durant ces quatres ans, la part proportionnelle de l'Etat dans la charge totale a augmenté légèrement plus, mais nettement plus que la part de la profession. C'était mon devoir, mais il fallait l'obtenir.

En ce qui concerne la pêche, si faibles qu'aient été les crédits prévus pour stimuler et relancer cette industrie, ils ont connu une augmentation d'autant plus forte qu'en 1958, ce poste, n'existait pas.

S'agissant des services d'intérêt général que la France veut assurer sur les mers, les crédits s'élevaient en 1958 à 4.800 millions et l'année suivante à 7.200 millions d'anciens francs pour les deux grandes compagnies subventionnées. Ce chiffre est encore plus important cette année. Il convient d'y ajouter la compensation accordée pour les lignes qui, sans être gérées par les grandes compagnies nationales, ont besoin d'être aidées d'une façon permanente afin que la marine française puisse être présente sur les mers. Aussi bien que cette partie du budget a-t-elle triplé en quatre ans.

Enfin, en ce qui concerne l'aide à la construction navale, les crédits de paiement de 1958 étaient légèrement inférieurs à 16 milliards. Ils seront légèrement supérieurs à 31 milliards pour 1962.

Ce bilan peut soulever des critiques, je l'admets. M. Lachèvre a terminé son exposé sur un ton qui ne pouvait qu'émouvoir chacun et M. Bertaud a pris l'excellent prétexte du lancement du paquebot « *France* » et de son arrivée au Havre pour rendre un vibrant hommage à la marine française et à son dynamisme.

Tout cela est vrai, mais pour parvenir à ces résultats, il a fallu que les crédits de fonctionnement soient augmentés de 80 p. 100 en quatre ans et que les crédits d'équipement soient plus que doublés. C'est trop peu par rapport à ce qu'il fallait faire. C'est peut-être plus que beaucoup n'en ont fait dans les quatre années précédentes.

Aussi, malgré les critiques que j'ai entendues, je crois pouvoir descendre de cette tribune le front haut devant les sénateurs amoureux, comme je le suis moi-même, de la marine française. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Mlle Irma Rappuzzi. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

M. le président. La parole est à Mlle Rappuzzi.

Mlle Irma Rapuzzi. Nous avons tous écouté avec beaucoup d'attention et d'intérêt les déclarations que vient de nous faire M. le ministre des travaux publics et ses derniers mots au moment où il vient de quitter la tribune nous ont laissé espérer qu'en dépit du caractère assez peu précis des déclarations qu'il a faites, tout n'était pas perdu en ce qui concerne les perspectives qui pourraient s'ouvrir à notre marine marchande si les dispositions initiales du budget de 1962 pour ce ministère pouvaient être, comme le souhaite unanimement le Sénat, sérieusement amendées.

Le groupe socialiste, qui n'a pas participé à la discussion générale sur ce budget, n'est pas pour autant détaché des problèmes qu'il pose. Je viens déclarer ici notre accord complet avec les deux rapporteurs, nos collègues MM. Lachèvre et Yvon, qui ont dit avec beaucoup de compétence et de conviction ce que nous pensons tous.

M. le ministre des travaux publics, au cours de son exposé, nous a laissé entendre qu'à l'occasion de la discussion des amendements, d'autres précisions pourraient nous être apportées qui seraient susceptibles de modifier dans le sens d'une amélioration les dispositions initiales prises par le Gouvernement.

En l'état actuel de la question, je crois que notre devoir est de persister dans l'attitude définie par nos deux rapporteurs.

M. Yvon disait tout à l'heure en conclusion de son exposé que si nous avons décidé de refuser le budget de la marine marchande, ce n'est point parce que nous faisons à ce budget des griefs de caractère mineur, mais parce que — j'ai noté l'expression qu'il a employée — nous croyons « que certaines dispositions de ce budget de la marine marchande sont contraires à l'intérêt général ».

Nous avons la conviction que si on n'apporte pas des remèdes efficaces à la situation actuelle, nous continuerons à enregistrer l'effacement progressif de notre marine marchande et face aux marines marchandes dynamiques comme celles de certains pays voisins — et je pense en particulier à la marine marchande de l'Italie — la nôtre continuera à connaître ce marasme qui nous inquiète.

Notre collègue représentant des territoires d'Océanie s'inquiétait des retards apportés à la mise en chantier du troisième cargo qui ferait flotter le pavillon français dans l'océan Pacifique.

Ceux qui connaissent certains grands ports de commerce comme celui que je représente, le port de Marseille, savent que lentement, au fur et à mesure des années, nos compagnies traditionnelles sont obligées de céder la place à la concurrence de certaines compagnies étrangères. Nous croyons que le moment est venu de donner un coup d'arrêt. Au surplus, nous partageons assez volontiers la confiance et l'optimisme dont tout à l'heure le président Abel-Durand se faisait ici l'interprète, en ce qui concerne les possibilités de notre marine marchande.

Il y a huit jours à peine, à l'occasion de l'émission du journal télévisé, nous avons vu le paquebot *France* qui quittait fièrement les chantiers de Saint-Nazaire et nous avons salué ce départ comme un message d'espoir, comme une preuve de renouveau. Mais nous croyons que la mise en service du paquebot *France* ne suffit pas à elle seule à rattraper tous les retards que nous avons enregistrés.

Pourquoi ne pas vous le dire, messieurs les ministres, nous avions espéré que M. le Premier ministre qui, il y a quelques années dans cette maison, s'indignait de la situation qui serait faite à la marine marchande française après que la cession du *Pasteur* eût été décidée et consentie dans les conditions dont nous nous souvenons tous, nous avions espéré que M. le Premier ministre comme M. le ministre des finances auraient réservé un accueil plus favorable à M. le ministre des travaux publics plaidant en conseil des ministres le dossier de la marine marchande.

Vous nous avez laissé espérer, monsieur le ministre — et je souhaite que notre attente ne soit pas déçue — qu'avant le vote final des mesures nouvelles pourraient intervenir. S'il en était ainsi, nous serions naturellement très heureux de reconsidérer notre position. Dans le cas contraire, nous vous le disons avec tristesse, mais avec le sentiment que c'est notre devoir, nous refuserons de voter le budget de la marine marchande tel qu'il nous est présenté et nous voterons tous les amendements qui ont été déposés au nom de la commission des finances par notre collègue M. Lachèvre.

Nous croyons en effet qu'aussi bien l'aide à la construction navale que l'aide à l'armement — en dépit des concessions de dernière minute dont vous venez de parler — et surtout la situation de l'établissement national des invalides nécessitent autre chose que des palliatifs et des reports de crédits. Il est temps que dans ce pays on fasse une véritable politique de la marine marchande à la mesure des besoins et des aspirations de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Mes chers collègues, il m'appartient de répondre à M. le ministre en fonction des

conclusions qui ont été adoptées par la commission des affaires économiques et du plan dont je suis le rapporteur.

Votre commission, dans les conclusions qu'elle a prises et qui ont été acceptées par tous ses membres, a décidé de donner un avis défavorable à l'adoption du budget, entendant marquer sa désapprobation de certaines dispositions incompatibles avec l'expansion économique et l'intérêt national. Il s'agit de savoir maintenant si la réponse du ministre nous donne satisfaction et si nous devons revenir sur la décision prise par la commission des affaires économiques.

Dans les conclusions adoptées par votre commission, je soulignais qu'en ce qui concerne les décisions en matière de constructions navales, les préoccupations gouvernementales s'étaient surtout concentrées sur les grands chantiers.

Quelle a été sur ce point la réponse de M. le ministre des travaux publics ? Il n'a pas manqué de reconnaître avec moi qu'au moment où il prenait la décision de permettre à huit chantiers sur quatorze de bénéficier de l'aide à la construction navale pour la construction des navires supérieurs à 3.000 tonnes, il permettait aux six chantiers désaffectés de devenir les concurrents directs des moyens et petits chantiers.

Il reconnaît donc, par la réponse qu'il m'a faite, que les chantiers désaffectés sont devenus les concurrents des petits et moyens chantiers, étendant ainsi la crise de la construction navale à des chantiers qui, jusque-là, avaient une clientèle familière et fidèle.

Si la concurrence jouait normalement, je serais peut-être dans l'obligation de m'incliner, mais je crois savoir qu'elle ne joue plus du fait que le Gouvernement permet aux chantiers désaffectés de toucher le bénéfice de l'aide à la reconversion, ce qui leur permet de pratiquer des prix tels que les petits chantiers ne sont plus pour eux des concurrents. Ainsi, nous arrivons à ce résultat que la crise de la construction navale, loin de cesser, s'étend à un nombre important de petits chantiers qui font vivre de nombreuses villes du littoral de l'Atlantique, de la Manche et de la Méditerranée.

Une deuxième question se rapporte à l'aide à l'armement mais, ainsi que je l'ai indiqué à la tribune lorsque j'ai présenté mon rapport, j'en laisse toute la responsabilité à mon collègue M. Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances, qui a plaidé ce dossier avec toute la compétence que vous lui connaissez.

J'en arrive à la deuxième question que j'ai particulièrement développée, la taxe sur les carburants. Tout d'abord, je vous fais remarquer que M. le ministre des travaux publics a posé à ce sujet le problème de la situation de l'établissement national des invalides de la marine alors que personne ici n'en a parlé aujourd'hui, ni mon collègue M. Lachèvre, ni moi-même, ni aucun des orateurs qui se sont succédé. La suppression de la taxe sur les carburants n'aurait pour conséquence une perte de substance pour cet établissement que dans la mesure où cette taxe lui serait destinée. Or il m'apparaît, d'après les éléments de nos discussions antérieures, qu'à aucun moment il n'a été dit que la taxe sur les carburants était destinée à l'établissement national des invalides. Le produit de cette taxe tombe dans le Trésor et, à ma connaissance — peut-être suis-je dans l'erreur, mais j'en serais surpris — il n'y a que le doublement du timbre sur le connaissement qui est vraiment affecté à l'établissement national des invalides, toutes autres taxes tombant dans le budget de l'Etat, lequel cependant, il faut le souligner, subventionne largement l'établissement national des invalides de la marine.

Pourquoi sommes-nous contre la taxe sur les carburants ? Parce que cette taxe, comme je l'ai souligné — je n'y reviendrai pas — est à la fois injuste et inopportune, chacun l'a reconnu. M. le ministre des travaux publics, qui parle en son nom et au nom du Gouvernement, s'est exprimé à différentes reprises dans le même sens en indiquant maintes fois que cette taxe était parfaitement injuste et qu'il fallait la supprimer.

Vous ne pouvez pas la supprimer, dites-vous, parce que vous ne trouverez pas les 500 millions de francs qui vont manquer demain à l'établissement national des invalides, mais la commission des finances vous a proposé d'instituer des droits de douane sur les produits de la pêche et de la conserve en provenance du Maroc.

Or vous ne voulez pas envisager ce problème et nous ne savons pas pourquoi. M. le ministre des travaux publics a répondu tout à l'heure que ce n'était pas de sa compétence. La taxe sur les carburants, au moment où elle a été instituée, n'était pas non plus de la compétence du ministre des travaux publics !

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est même pour cela qu'elle a été instituée !

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Je vous donne acte de votre déclaration, monsieur le ministre, elle me permet d'indiquer à tous mes collègues du Sénat que vous êtes encore contre cette taxe sur les carburants. Mais, si vous être contre cette taxe, qu'attendez-vous pour plaider cette cause à mes côtés auprès de votre collègue M. le secrétaire d'Etat aux finances qui serait dans l'obligation de s'incliner devant les arguments que vous défendriez avec beaucoup plus de talent que moi-même ? Encore une fois, nous ne pouvons pas maintenir une telle taxe.

A partir du moment où vous n'entendez pas la supprimer du budget de la marine marchande, je suis dans l'obligation, au nom de la commission des affaires économiques qui s'est prononcée à ce sujet, de maintenir ses conclusions et de refuser le budget restreint.

Mon troisième argument est d'ordre social. Je vous en ai parlé dans mon intervention pour la troisième ou la quatrième fois depuis que je suis rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques de ce budget devant le Sénat. Vous avez déclaré tout à l'heure que vous cherchiez en vain des ressources pour satisfaire à cette obligation que nécessite vraiment une situation catastrophique.

Eh bien ! monsieur le ministre, si le Gouvernement, à votre demande, acceptait de créer des droits de douane sur les produits de la mer et les produits de la conserve d'origine marocaine, je suis absolument convaincu qu'il résoudrait le problème social et qu'il comblerait le déficit provenant de la suppression de la taxe sur les carburants.

Si le Gouvernement se refuse à adopter ce point de vue en fonction de ces arguments que je viens de développer, je serai dans l'obligation de conclure, ainsi que la commission des affaires économiques m'en a donné l'obligation, au rejet du budget. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Je la demande, monsieur le président.

M. le président. C'est bien dans la discussion générale que vous désirez intervenir ?

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Oui, monsieur le président.

M. le président. Il me paraissait que M. Yvon avait défendu son amendement.

M. Joseph Yvon, *rapporteur spécial.* J'ai répondu au ministre et je n'ai pas défendu d'amendement !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Si j'ai demandé la parole c'est pour essayer de simplifier les choses. C'est aussi pour dire au ministre des travaux publics que j'ai employé à son sujet dans mon rapport un mot que je voudrais rectifier.

J'ai parlé, en effet, des artifices du ministre chargé de la marine marchande, mais je voudrais dire à notre ami M. Robert Buron que j'aurais mieux fait de parler de feu d'artifice (*Sourires*), car il est, en vérité, le Ruggieri des débats budgétaires ! (*Rires.*)

Un sénateur au centre. C'est l'heure, en effet !

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Quant au fond, le différend porte encore sur deux points et d'abord la taxe sur les carburants, 500 millions d'anciens francs, une misère ! même pas ce que nous coûte le voyage d'un grand personnage venant officiellement d'U. R. S. S. à Paris. La chose devrait donc pouvoir s'arranger, à condition que vous exigiez qu'elle le soit, et la volonté du Sénat, le propos de mon collègue M. Yvon et celui de Mlle Rapuzzi sont très significatifs à cet égard.

En dehors de ce différend sur une ridicule somme de 5 millions de nouveaux francs, il reste en discussion les problèmes de l'armement. Vous m'avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que, sur le champ d'application, sur l'essentiel nous étions d'accord. En fait, nous sommes d'accord sur tout, mais le secrétaire d'Etat aux finances, ou plutôt ses services, raisonnent encore comme des entrepreneurs des pompes funèbres américains, qui disent : « Mourez d'abord, nous nous chargerons du reste ».

Monsieur le secrétaire d'Etat, c'est à vous que je m'adresserai maintenant. Vous irez un jour — c'est dans l'ordre des choses et je vous le souhaite, mais le plus tard possible — vous asseoir derrière le bureau de Colbert. Je voudrais que ce jour-là Colbert n'apparaisse plus comme une glorieuse exception dans la maison et que vous soyez vous-même conscient de la vocation maritime de ce pays.

Je voudrais donc vous aider à « faire chapelle ». Vous ne savez pas ce que cela signifie et je vais vous l'expliquer. En termes de marine, un capitaine dont le navire, à la suite d'une saute de vent ou d'une fausse manœuvre, doit faire un tour complet sur lui-même pour reprendre sa bonne amure, « fait chapelle ». Avec le Sénat, monsieur le secrétaire d'Etat, reprenez votre amure. Celle que nous vous indiquons est la bonne et il n'en est pas d'autre.

Nous ne voulons pas laisser aux services des finances le soin de désigner les bénéficiaires de l'allocation compensatrice.

Depuis trois ans, de nombreux navires français se placent sous pavillon étranger et vous ne pouvez pas ignorer le drame de l'armement français, monsieur le ministre.

C'est pourquoi je vous demande d'accepter l'amendement de la commission des finances.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Mon cher président, je m'excuse d'intervenir de nouveau dans la discussion générale, mais pourquoi ne pas exposer au Sénat très simplement et très franchement la situation. Les deux rapporteurs ont déposé des amendements qui pratiquement suppriment le budget de la marine marchande. Or, si après la discussion générale nous votons sur les masses globales avant de passer à la discussion sur les titres du budget, il n'y aura plus de budget du tout et, à ce moment-là, il serait inutile d'éudier les amendements. Aussi serai-je obligé de répondre sur les amendements tout de suite pour aboutir à l'accord souhaité par Mlle Rapuzzi. Certes, la procédure législative eût voulu que j'attendisse la fin de la discussion générale; le tour pris par le débat ne le permet plus.

En définitive, après avoir entendu l'un après l'autre M. Yvon et M. Lachèvre, nous nous trouvons en présence de trois points de vue.

D'abord un point de vue sur le volume de la répartition de l'aide à la construction navale, pour laquelle M. Yvon fait remarquer que le fait que certains petits et moyens chantiers qui autrefois construisaient de relativement grands navires ne reçoivent plus l'aide que pour la construction de grands navires, en fait des concurrents pour les petits chantiers spécialisés dans la construction de petits navires. A cet égard, je voudrais dire que tous ceux qui connaissent les problèmes de constructions navales savent, pour ne citer que deux chantiers — la Pallice et Dubigeon — que les constructeurs n'ont pas attendu que nous modifions la répartition de l'aide à la construction des navires pour construire des chalutiers. En ce qui concerne la Pallice et Dubigeon, ce sont des spécialistes des petits navires qui avaient construit de très nombreux navires de moins de 3.000 tonneaux avant que notre décision fut prise.

La seconde observation que je veux faire est qu'en réalité les barèmes sont exactement les mêmes pour tous les chantiers.

M. Yvon craint que certaines primes à la reconversion, qui sont indispensables justement si l'on veut éviter à ces chantiers la surproduction, ne leur servent au contraire à produire à meilleur prix. Je crois pouvoir dire que les dossiers, tels que nous les avons étudiés et qui concluent à l'octroi d'une aide de l'ordre de 20 p. 100 pour le développement de fabrications nouvelles, ne laissent guère de possibilités de détourner vers la construction de chalutiers des crédits prévus pour orienter les chantiers vers d'autres activités concurrentielles. Je voudrais dire enfin à M. Yvon, en toute amitié, que le cas qu'il a rappelé cet après-midi de la construction d'un cargo dans un grand chantier de Pologne pendant que la Pologne livrait des chalutiers, remonte à deux ou trois ans. L'accord franco-polonais, à sa demande, n'a pas été renouvelé sur ce point et, par conséquent, le fait qu'il dénonçait ici il y a quelque vingt et un mois ne peut plus se renouveler puisque l'accord a été modifié.

Le deuxième problème en discussion est celui de la taxe sur les carburants. J'ai dit que je cherchais avec les intéressés un moyen de diminuer cette taxe, bien que les charges de l'Etablissement national des invalides de la marine, hélas, s'accroissent. Pourquoi dans ce cas, déclare M. Yvon, ne pas prendre plutôt en considération la proposition émise par différents milieux et qui tend à la taxation des sardines marocaines entrant en franchise de douane en France ? Je développe de nouveau l'argumentation présentée à la tribune. Si je donnais mon accord à cette proposition et si cela devait suffire à faire voter mon budget, j'aurais fait ce qu'on appelle un artifice et non pas un feu d'artifice, car, bien entendu, ayant fait cette déclaration, cela n'aurait créé aucune espèce de taxe.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* On vous aurait fait confiance.

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est pourquoi je ne l'ai pas fait, d'ailleurs.

Autrement, ce serait pour moi prendre la responsabilité, qui n'est pas de mon ressort, de changer la nature des courants commerciaux franco-marocains. Sans prendre position sur ce point, je signale à M. Yvon — et il le sait — que la balance commerciale entre les deux pays est favorable à la France et que la difficulté est de trouver des produits marocains à acheter pour compenser nos ventes au Maroc.

Vous me direz que le ministre de la marine marchande n'a à défendre que la marine marchande et qu'il doit lui être indifférent que l'on vende par exemple des automobiles ou autres produits français au Maroc. Je le suis dans cette direction. Mais je dois bien aussi penser aux langoustiers qui, au lieu d'aller pêcher dans les eaux marocaines, devraient y renoncer...

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* La Mauritanie n'est pas encore le Maroc.

M. le ministre des travaux publics et des transports. ... Sur les côtes marocaines aussi. Et je n'ai pas de raison particulière de renoncer à l'arbitrage que j'avais donné comme ministre des affaires économiques, il y a quelque dix ans.

Je cherche, par tous les moyens, à réduire au maximum la taxe sur les carburants, mais établir une taxe sur les sardines marocaines pose des questions économiques et financières, des questions de change de pays à pays. Mais quelles que soient les raisons qui militent en faveur de l'établissement de telle ou telle taxe, il est exclu que le ministre de la marine marchande puisse prendre l'engagement de plaider, au sein du Gouvernement, le dossier de celle qui nous est ici proposée.

Quant à la troisième proposition, qui a été faite, et que M. Lachèvre a reprise plus particulièrement sous forme d'un amendement déposé au nom de la commission des finances, elle soulève deux sortes de problèmes : un problème juridique et un problème de rédaction.

Sur le plan juridique, la question est ouverte de savoir si l'article 34 de la Constitution, qui définit le domaine de la loi et le domaine du règlement, se trouve respecté par cet amendement. Monsieur le rapporteur, je m'adresserai très simplement à vous, et sans artifice. Je le dis très clairement : la détermination du mode de calcul des barèmes des allocations compensatoires me semble relever davantage du domaine réglementaire que du domaine législatif. J'incline, dès lors, à penser que l'article 34 de la Constitution ne trouve pas son compte dans votre amendement. Mais je n'ai pas l'intention d'engager avec vous une large discussion ou une grande querelle juridique. Mon tempérament ne me pousse guère dans cette voie.

Reste un second point. Si cet amendement est voté — puisque je ne m'y opposerai pas sur le plan juridique, me contentant d'exprimer mon avis — il reste tout de même trois légers points de détail sur lesquels la rédaction de ce texte devra, de toute façon, être améliorée.

Pour éviter tout malentendu, je me réserve éventuellement de faire ces légères modifications lorsque le texte viendra devant l'Assemblée nationale, non pas pour le priver de signification — ce qui, après mes déclarations de cette nuit, serait assez peu élégant — mais, après étude avec votre rapporteur, pour perfectionner le texte définitif.

En résumé, le débat porte sur trois points importants : la défense des petits chantiers exposée par M. Yvon ; la diminution de la taxe sur les carburants ; enfin, l'amendement de MM. Pellenc et Lachèvre, sur lequel je fais les réserves de droit que j'ai indiquées, mais au vote duquel je ne m'opposerai pas.

M. le président. Plus personne ne demande la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous allons maintenant examiner la partie des états C et D concernant la marine marchande, ainsi que l'article 43.

Je donne lecture de l'état C.

ETAT C

(*Dépenses ordinaires. — Mesures nouvelles.*)

« Titre III (moyens des services) : + 1.668.685 nouveaux francs. »

« Titre IV (interventions publiques) : + 66.110.782 nouveaux francs. »

Je suis saisi de deux amendements identiques émanant respectivement : de MM. Pellenc, Roger Lachèvre, au nom de la commission des finances (n° 63) ; de M. Yvon, au nom de la commission des affaires économiques (n° 111), qui tous deux

tendent à supprimer l'ensemble des crédits afférents à la marine marchande et, en conséquence :

1° à retrancher des crédits figurant au titre III un montant de 32.755.868 nouveaux francs et les ramener à — 31.087.183 nouveaux francs ;

2° à retrancher des crédits figurant au titre IV un montant de 340.927.186 nouveaux francs et les ramener à — 274.816.404 nouveaux francs.

Ces deux amendements peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* D'accord avec M. le rapporteur de la commission des affaires économiques, compte tenu des déclarations faites par M. le ministre en présence de M. le secrétaire d'Etat, déclarations qui ont fait avancer d'un grand pas une cause que nous entendions défendre, je crois pouvoir retirer l'amendement.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Je retire également notre amendement.

M. le président. Les amendements sont retirés.

M. Bernard Chochoy. La bombe était un pétard mouillé.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les titres III et IV.

(*Les titres III et IV sont adoptés.*)

ETAT D

(*Dépenses en capital. — Mesures nouvelles.*)

M. le président. « Titre V : Investissements exécutés par l'Etat :

« Autorisation de programme : + 12.500.000 nouveaux francs. »

« Crédit de paiement : + 7.430.000 nouveaux francs. »

« Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat :

« Autorisation de programme : + 306.900.000 nouveaux francs. »

« Crédits de paiement : + 183.978.000 nouveaux francs. »

Je suis saisi de deux amendements, le premier (n° 112) de M. Yvon, au nom de la commission des affaires économiques ; le second (n° 64) de MM. Pellenc et Lachèvre, au nom de la commission des finances. Ces amendements, identiques, tendent à supprimer l'ensemble des autorisations de programme et des crédits de paiement afférents à la marine marchande et en conséquence :

1° à retrancher des autorisations de programme figurant au titre V : « Marine marchande » un montant de 12.500.000 nouveaux francs et les ramener à néant ;

2° à retrancher des crédits de paiement figurant au titre V un montant de 10.450.000 nouveaux francs et les ramener — à 3.020.000 nouveaux francs ;

3° à retrancher des autorisations de programme figurant au titre VI un montant de 306.900.000 nouveaux francs ;

4° à retrancher des crédits de paiement figurant au titre VI un montant de 322.700.000 nouveaux francs et les ramener à — 138.722.000 nouveaux francs.

Ces deux amendements sont-ils maintenus ?

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Les deux amendements, toujours en accord des deux commissions, sont également retirés.

M. le président. Les amendements sont retirés.

Personne ne demande la parole sur les titres V et VI ?

Je les mets aux voix.

(*Les titres V et VI sont adoptés.*)

[*Article* 43.]

M. le président. « Art. 43. — Sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1962 les dispositions du décret n° 55-3 du 3 janvier 1955 relatif à l'institution d'une aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage. »

Par amendement (n° 12), MM. Pellenc et Lachèvre, au nom de la commission des finances, proposent de supprimer cet article.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* L'amendement est retiré.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole sur l'article 43 ?

Je le mets aux voix.

(*L'article 43 est adopté.*)

[*Article* 59 quinquies.]

M. le président. Par amendement (n° 116 rectifié *bis*) MM. Pellenc et Lachèvre, au nom de la commission des finances, proposent d'insérer un article additionnel 59 *quinquies* ainsi conçu :

« Les crédits ouverts pour l'armement naval seront attribués pour les navires appartenant à des entreprises françaises affectés aux lignes et trafics soumis à la concurrence internationale. Ils ne pourront avoir un caractère discriminatoire et seront calculés forfaitairement d'après des barèmes fondés sur les caractéristiques des navires.

« Les navires affectés aux lignes contractuelles des sociétés d'économie mixte ou à des trafics bénéficiant du monopole de pavillon ne pourront être attributaires de ces allocations. Les dispositions particulières aux navires pétroliers ne pourront apparaître que dans le cadre de l'aide spécifique prévue au paragraphe suivant du présent article.

« Dans la limite de 30 p. 100 des crédits disponibles, une aide spécifique ou des allocations complémentaires pourront être attribuées aux trafics ou aux lignes comportant des difficultés particulières, pour lesquels l'octroi de l'allocation prévue au présent article ne serait pas suffisant pour en assurer le maintien, lorsque celui-ci présente un caractère d'intérêt national. »

La parole est à M. Lachèvre.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Monsieur le président, je maintiens cet amendement et je demande au Sénat de le voter, avec la bénédiction de M. le ministre des travaux publics, étant bien entendu que, sous réserve de certaines modifications de détail qui y seront apportées par l'Assemblée nationale, cet article reviendra au Sénat reflétant bien la position que nous voulons prendre ce soir.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement indique toute de suite à M. Lachèvre qu'il conviendrait d'apporter deux modifications à l'amendement : au deuxième alinéa l'adverbe « notamment » pourrait s'insérer à la troisième ligne après le mot « pourront » ; au quatrième alinéa, verriez-vous un inconvénient grave à ce que la limite de 30 p. 100 soit portée à 33 p. 100 ? Il nous serait ainsi plus facile de parvenir avec l'Assemblée nationale à une texte transactionnel.

M. le président. La commission fait-elle siennes les modifications proposées par le Gouvernement ?

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Oui, monsieur le président.

M. le président. L'article additionnel proposé par MM. Pellenc et Lachèvre au nom de la commission des finances serait donc ainsi rédigé :

« *Art.* 59 quinquies. — Les crédits ouverts pour l'armement naval seront attribués pour les navires appartenant à des entreprises françaises affectés aux lignes et trafics soumis à la concurrence internationale. Ils ne pourront avoir un caractère discriminatoire et seront calculés forfaitairement d'après des barèmes fondés sur les caractéristiques des navires.

« Les navires affectés aux lignes contractuelles des sociétés d'économie mixte ou à des trafics bénéficiant du monopole de pavillon ne pourront notamment être attributaires de ces allocations. Les dispositions particulières aux navires pétroliers ne pourront apparaître que dans le cadre de l'aide spécifique prévue au paragraphe suivant du présent article.

« Dans la limite de 33 p. 100 des crédits disponibles, une aide spécifique ou des allocations complémentaires pourront être attribuées aux trafics ou aux lignes comportant des difficultés particulières, pour lesquels l'octroi de l'allocation prévue au présent article ne serait pas suffisant pour en assurer le maintien, lorsque celui-ci présente un caractère d'intérêt national. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement ainsi modifié.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Ce texte devient l'article 59 *quinquies* (nouveau).

Nous avons achevé l'examen des crédits de la marine marchande.

Intérieur (*suite*).

M. le président. Nous passons maintenant à l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère de l'intérieur.

La parole est à M. Waldeck L'Huillier.

M. Waldeck L'Huillier. Le 23 octobre dernier, M. le ministre de l'intérieur, par l'intermédiaire des préfets, s'est adressé aux maires et il a porté à leur connaissance que le budget de 1962 était très avantageux pour les collectivités locales et que des majorations substantielles de crédits étaient inscrites en leur faveur.

La circulaire numéro 539 souligne qu'alors que la progression globale du budget d'équipement national n'est que de 12 p. 100, les crédits de son ministère étaient, eux, augmentés de 73 p. 100, ceci sans préjudice des facilités complémentaires qui seront octroyées à ces mêmes collectivités par le fonds de dévelopement économique et social, le fonds national d'aménagement du territoire et le fonds d'investissement routier. M. le ministre semblait alors préparer sa venue lors du prochain congrès des maires de France. Un examen rapide montre que, hélas, les chiffres sont bien loin de pouvoir satisfaire les besoins des communes et des départements et même de combler le retard parfois dramatique de l'équipement des collectivités locales. Les majorations de chiffres ne compenseront pas ou ne compenseront qu'en partie les hausses importantes survenues l'an dernier sur les fournitures et sur les constructions, et les crédits en augmentation serviront aussi de prétexte — ceux-ci ne manquent jamais — pour réduire les subventions prévues dans d'autres parties du budget.

Enfin, monsieur le ministre, rien des formalités décourageantes imposées aux municipalités lorsqu'elles tentent de faire sortir des dossiers des services où ils séjournent si longtemps ne sera modifié. Les mêmes renvois pour études complémentaires, les mêmes mesures dilatoires continueront à servir de prétexte pour masquer l'absence de crédits suffisants.

D'autre part, la caisse autonome de prêts et d'équipement des collectivités locales, réclamée depuis si longtemps, n'est toujours pas créée. Elle supprimait cet obstacle particulièrement sérieux que rencontrent les administrateurs municipaux : la difficulté d'obtenir des autorisations d'emprunts et aussi de contracter des emprunts à faible taux d'intérêt et à long terme.

Un budget est l'expression d'une politique. Quelle est la politique du Gouvernement vis-à-vis des 38.000 communes et des 90 départements ? Sur le plan de l'autonomie communale, de graves atteintes ont déjà été portées depuis trois ans. En juillet dernier, une ample discussion s'est déroulée devant le Sénat sur la réforme administrative, à la suite d'une question orale de M. Pisani, devenu depuis lors ministre de l'agriculture. Il n'était question, dans cette discussion, que de la mort des collectivités locales ou tout au moins de celle de leur autonomie.

Après avoir créé quelques districts — encore n'a-t-on pas oublié les manœuvres qui aboutirent, par 95 voix contre 61, dans notre Assemblée, au projet de loi permettant la création du district de Paris — le Gouvernement pense maintenant à un bouleversement des structures de la région parisienne. Mais il ne proposera ce bouleversement au Parlement qu'une fois que le district parisien sera mis en place.

Vous accentuez une politique de déconcentration alors que seule la décentralisation peut vivifier la démocratie et la vie municipale. Des organismes nouveaux : districts, syndicats polyvalents, établissements publics, sociétés d'économie mixte, enlèvent aux collectivités locales une part importante de leurs attributions. La tutelle devient de plus en plus paralysante et, si l'on compte 3.000 communes de moins de cent habitants, le projet gouvernemental en prévoit la disparition d'un grand nombre.

Quant à l'aide que l'Etat doit normalement aux collectivités locales et que M. Masteau a analysée dans son rapport, j'en parlerai dans un instant. La caractéristique de votre budget, pour les trois quarts des sommes qui y sont inscrites, est d'être un budget de police. Mais, monsieur le ministre, que fait donc la police, notamment la police parisienne, pour empêcher les plastiqueurs d'agir ? En moins de quinze jours, plus de 500 attentats ont été commis en Algérie dont voici, en dehors des dégâts matériels qui sont évalués à des dizaines de milliards d'anciens francs, le bilan : 11 morts et 120 blessés. Parmi les victimes, le secrétaire fédéral du parti socialiste, abattu, lui, à bout portant. En France, la rubrique des attentats, dont on ignore le nombre, grossit chaque jour et les maires n'ont pas oublié la mort tragique de leur collègue d'Evian, ni les multiples attentats dans les mairies.

Le 22 novembre, à quatre heures du matin, une explosion, dans une salle de café de Gennevilliers où logent — si l'on peut appeler cela se loger — des ouvriers algériens a fait de très gros dégâts et deux blessés.

Je pose donc une première question : Que comptez-vous faire pour que cela cesse ? Doit-on enregistrer, malgré l'augmentation des crédits de police qui vous sont consentis chaque année par votre majorité, votre carence totale ? Acceptez-vous, par cette carence, de laisser se créer un climat de terreur qui faciliterait la préparation d'un nouveau coup d'Etat ? Une partie de votre police, pour laquelle vous demandez des augmentations considérables de crédits, est-elle inféodée à l'Organisation armée secrète ou est-elle complice ? Quelle est la signification de ce renforcement insolite de votre police sous forme du recrutement de cent inspecteurs contractuels qui viendraient s'ajouter aux 4.000 emplois nouveaux de policiers que vous voulez créer, dont 2.200 C. R. S., soit 100 compagnies et 450 agents des corps urbains, sans parler des 1.320 emplois pour la seule préfecture de police ?

Comment qualifier la mansuétude du préfet de police, si prompt à interdire les meetings d'organisations démocratiques et autorisant à Paris une réunion où furent glorifiés des actes dont le meurtre est l'élément essentiel ? Le scandale a été tel qu'on a dû se résoudre à arrêter l'un des promoteurs ; mais déjà des voix qu'on n'ose faire taire se sont élevées pour le faire libérer. De petits groupes, sans audience réelle dans le pays, s'efforcent de créer un climat de terreur et de préparer ainsi un nouveau coup d'Etat. Ils ont choisi comme moyen d'action le plus lâche de tous : l'assassinat anonyme.

Je pose alors une deuxième question : existe-t-il au Gouvernement ou dans les avenues du pouvoir des hommes qui ont des raisons de ne pas vouloir arrêter des assassins que la police ne peut pas ne pas connaître et de libérer Demarquet lorsqu'on arrête Dides ? Ces chevaliers du coup d'Etat et du plastic ont-ils des complices ? Le journal *l'Aurore* s'étonne de l'arrestation de Dides mais, en même temps, il exige du Gouvernement qu'on arrête des communistes.

Qu'il me soit permis de rappeler devant le Sénat qu'un des arguments employés en 1958 pour obtenir le « oui » du pays était qu'avec un gouvernement de Gaulle il n'y aurait plus de guerre civile ni de coup d'Etat. Depuis, en janvier 1960, en avril 1961 et présentement avec des centaines d'attentats, on peut mesurer toute l'ampleur de la tromperie dont le pays a été l'objet. Personne n'ose nier aujourd'hui la montée du péril fasciste, la menace grave qu'il constitue contre ce qui reste de démocratie.

A ce sujet et sur un point bien déterminé concernant les attentats, je voudrais poser une troisième question. Rien n'est prévu pour l'indemnisation des dégâts causés par les attentats au plastic et nous ne pouvons nous contenter qu'une étude soit en cours ou qu'un financement puisse figurer dans une prochaine loi de finances rectificative. Que compte faire le Gouvernement pour indemniser sans délai les victimes de ces attentats et pourquoi ne proposez-vous pas, les parlementaires n'ayant plus le droit de le faire, une augmentation importante de la dotation du chapitre 46-91 relatif aux secours aux victimes des calamités et qui est fixée à la somme insuffisante de 500.000 nouveaux francs ?

Le chapitre 41-53 appelle aussi quelques observations. La situation des travailleurs algériens en France, particulièrement dans la banlieue parisienne, m'amenait déjà il y a deux ans à cette tribune à souligner les conditions de vie particulièrement difficiles qui sont celles des 150.000 travailleurs algériens qui habitent dans la banlieue ouvrière ou les quartiers populaires de Paris, comme d'ailleurs dans un certain nombre de villes du Nord et de l'Est. Ce problème, je le vis tous les jours car, maire d'une commune de banlieue de 45.000 habitants, j'ai pu recenser près de 8.000 Nord-Africains — 3.000 sont inscrits à la sécurité sociale — soit 20 p. 100 de la population totale. Six pour cent des locataires des habitations à loyer modéré sont des Algériens. La population scolaire comprend 12 p. 100 d'enfants algériens

Les bidonvilles, vous le savez, sont nombreux. Ceux de Nanterre, de Gennevilliers, de Colombes sont tristement connus et si je fais ce rappel c'est parce que je voudrais vous poser une autre question. Au chapitre 41-53 figure un crédit de 416 millions d'anciens francs destinés aux foyers et à divers organismes de secours et d'assistance aux musulmans originaires d'Algérie. Or, quel contrôle le Parlement peut-il avoir sur ces sommes ?

Après la misère accrue qui résulte des événements d'octobre dernier, les journées de travail perdues, les soins aux innombrables blessés, l'expulsion de France de travailleurs, tous pères de famille, de nombreuses femmes algériennes et leurs enfants sont venus trouver les représentants des municipalités de banlieue. Je le dis avec gravité et regret : si nous devions soulager la misère indescriptible que nous voyons quotidiennement sous nos yeux, les caisses de nos bureaux d'aide sociale seraient vides en quelques semaines, voire même en quelques jours. Or, malgré les demandes de subventions répétées adressées aux services préfectoraux, ceux-ci restent sourds. C'est pourquoi il est indispensable que ces 416 millions d'anciens francs inscrits au chapitre 41-53 soient effectivement consacrés à soulager l'immense détresse des bidonvilles et des familles algériennes privées du père de famille.

J'ajoute, monsieur le ministre, combien la présence des karkis que vous utilisez si volontiers vient troubler le calme de nos cités. Les incidents qui se sont produits à Saint-Denis au mois

d'août dernier ont motivé un vœu du conseil municipal de cette commune en date du 15 septembre demandant la dissolution de ces unités répressives qui créent des incidents et mettent en cause la sécurité de nos populations.

J'en viens au deuxième point de mon propos.

Monsieur le ministre, votre budget est loin de répondre à l'attente des élus municipaux car quelle est donc la situation des communes et quels sont les besoins auxquels faisait allusion le dernier congrès des maires ?

Nos collègues Raybaud et Descours Desacres pouvaient affirmer ici, lors de récents débats, que 55 p. 100 des populations rurales ne bénéficient pas des adductions d'eau. Cela représenterait 13.500 millions de nouveaux francs de travaux et au rythme actuel, il faudrait un demi-siècle avant que toutes les fermes de France soient alimentées en eau potable.

En face de ces besoins immenses, que proposez-vous ? Des subventions légèrement majorées pour certains chapitres, stagnantes ou diminuées pour d'autres. Qu'en résultera-t-il si les organismes prêteurs poursuivent leur politique malthusianiste, s'ils continuent de refuser les emprunts pour travaux qui, d'ailleurs — vous renouvelez cette instruction — ne peuvent être autorisés si la subvention n'a pas été accordée au préalable ?

La subvention d'intérêt général est restée la même depuis quinze ans comme si le coût de la vie était resté stable depuis la libération. A cette époque, monsieur le ministre, la moitié du budget du ministère de l'intérieur allait aux communes et aux départements. Maintenant, ce pourcentage n'est plus que de 7 p. 100.

Enfin, que feront les communes et les départements pour équilibrer les budgets ordinaires si vous persistez à mettre d'une manière systématique à la charge des collectivités locales des dépenses qui incombent à l'Etat ? Ces dépenses sont multiples et elles pèsent lourd dans les budgets communaux.

La dernière en date n'est-elle pas constituée par le ramassage scolaire qui vise, sous des aspects progressifs, un triple but : faire payer une partie du transport des élèves par les parents et les communes, supprimer les classes rurales de moins de quinze élèves, amorcer, par la même, la constitution des districts ruraux ?

On a évoqué la misère des budgets communaux ; mais 60 p. 100 de votre budget sont consacrés à la police. On comprend dans ces conditions que certaines communes devront imposer près de 200.000 centimes additionnels en 1962.

La voirie communale, souci majeur de bien des maires, aura 10 millions de nouveaux francs de moins, et le fonds routier, comme l'an dernier, n'accordera que 160 millions de nouveaux francs pour les trois tranches. Quant aux départements pauvres, leur dotation est toujours de 700.000 francs, depuis dix ans aucune modification n'y a été apportée.

Voici ma quatrième question, monsieur le ministre : le fonds national de péréquation de la taxe locale s'est réuni le 8 novembre. Il a émis à la majorité un avis de porter la garantie par habitant à 3.100 francs. Or, le ministère de l'intérieur avait prévu l'élévation de ce minimum de 2.850 à 3.000 francs. Le Gouvernement en cette affaire tiendra-t-il mieux compte que l'an dernier de l'avis du comité car celui-ci, depuis trois ans, n'a plus pouvoir de décision ?

Si les crédits sont substantiels pour la police, il n'en est pas de même de ceux consacrés aux fonctionnaires qui dépendent de votre ministère. Il y a une injustice choquante entre le traitement d'un sapeur-pompier et celui d'un gardien de la paix et pourtant les risques ne sont-ils pas les mêmes, compte tenu de la qualification professionnelle ?

La situation des agents de la fonction publique, y compris celle des employés communaux, est devenue peu enviable, le rapporteur de la commission des finances l'a souligné. Les jeunes gens ne sont guères tentés par des situations si mal rémunérées et les maires qui siègent ici savent bien l'extrême difficulté qu'ils rencontrent à embaucher le personnel dont ils ont le plus grand besoin.

Mes chers collègues, comme vous j'ai reçu des lettres concernant certaines catégories de fonctionnaires. Vous êtes, monsieur le ministre, bien au courant de leur situation. Il s'agit des officiers de police, anciens F. F. L., qui ont subi de graves préjudices de carrière parce qu'ils ont appartenu à la Résistance et se battaient pour le pays. Ils sont déclassés injustement et vous vous devez d'y remédier.

Il s'agit également de la protestation du syndicat national des fonctionnaires et agents des préfectures et sous-préfectures qui, le 10 octobre, me saisissait des problèmes qui restent en suspens et dont on comprend fort mal qu'ils ne reçoivent pas une juste solution.

A mon sens ces personnels administratifs méritent une attention toute particulière et je crois leurs doléances parfaitement justifiées.

Voilà, mesdames, messieurs, les raisons que j'avais d'intervenir sur ce budget du ministère de l'intérieur qui n'apporte rien aux personnels des préfectures et sous-préfectures, ne permet pas le recrutement des cadres de demain, y compris dans le personnel communal, et ne donne rien non plus aux collectivités locales qui sont en droit d'attendre beaucoup. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Pascaud.

M. Guy Pascaud. Monsieur le ministre, mes chers collègues, au milieu de ce travail intensif qui, dans cette maison, met à rude épreuve tous ceux qui y participent, je vous prie de m'excuser d'allonger ce débat, mais je tiens à vous entretenir de l'aide aux collectivités locales. Savez-vous, monsieur le ministre, que cette assemblée d'élus, responsables des collectivités locales, compte 170 conseillers généraux et 173 maires ?

C'est vous dire toute l'importance que revêt ici cette question qui a une acuité particulière pour les représentants des communes rurales. Les collectivités, les départements, les communes, et particulièrement les communes rurales, ont, en réalité, de nombreux travaux, constructions scolaires, adductions d'eau électrification, travaux de voirie, équipement des agglomérations, travaux d'aménagement des campagnes. Ces travaux s'inscrivent dans la politique générale d'aménagement du territoire.

Je rappelle au passage que sur 38.000 communes en France, très exactement d'ailleurs, 31.407 ont moins de 1.000 habitants et 35.183, soit 92,6 p. 100 du total, ont moins de 2.000 habitants. Nous connaissons très bien la situation financière de ces communes. Elles sont pauvres et sous-équipées.

Pour préciser ma pensée, permettez-moi de prendre un exemple que je connais bien, celui de mon département. En Charente, sur 424 communes, 8 seulement ont un centime supérieur à 10 nouveaux francs. La taxe locale, qui est en quelque sorte le baromètre des activités économiques, montre également la pauvreté des petites communes.

Voici la situation telle qu'elle se présente. Les budgets doivent supporter de très nombreuses dépenses obligatoires, en particulier les contingents d'assistance. Que reste-t-il aux communes ? Que des ressources ridiculement faibles pour effectuer les travaux d'équipement. C'est une situation dramatique pour les conseillers municipaux qui sont dans l'impossibilité absolue d'entreprendre quoi que ce soit avec leur budget. Ils doivent avoir recours à deux solutions : les subventions et la recherche d'emprunts, le problème d'ailleurs n'étant pas réglé pour autant ; je dirai même que les difficultés commencent.

La recherche des subventions ? Si l'on s'en tient aux énumérations de la loi, on constate que ces dernières sont assez nombreuses. En matière de voirie agricole par exemple, les taux varient entre 25 et 45 p. 100. Pour les bâtiments publics, ils varient de 10 à 30 p. 100 ; pour les aménagements de villages, de 10 à 25 p. 100.

Or, dans beaucoup de cas, les crédits délégués par le ministère sont loin de donner satisfaction. Je donnerai comme exemple l'électrification, les adductions d'eau, où l'on évalue à vingt-cinq ou trente ans au moins le temps nécessaire à la réalisation des programmes fixés.

De plus, et cela est inexplicable, certains travaux de grande nécessité ne sont pas subventionnés, les cantines scolaires par exemple, ou encore ce que l'on nomme salle de fêtes, qui dans la plupart des cas sont des salles de réunion où l'information nécessaire peut être donnée.

La conséquence de cette situation est que de nombreux dossiers attendent dans les cartons des services techniques départementaux, en particulier pour la voirie rurale.

Il arrive parfois également que le calcul de certaines subventions crée des injustices, mal acceptées par les élus locaux. C'est l'exemple des subventions de voirie rurale, qui sont calculées selon un barème tenant compte de la valeur du centime et du revenu moyen des biens communaux. S'il arrive qu'une petite commune a quelques milliers de francs de revenus pour des locations dérisoires, alors le taux de la subvention, qui peut être au maximum de 40 p. 100, tombe au minimum, c'est-à-dire 25 p. 100.

Il y a aussi la complexité des procédures ; malgré l'aide efficace de tous les services administratifs locaux, auxquels en passant je tiens à rendre hommage, les délais sont parfois très longs. Et puis, il y a encore d'autres conséquences : l'une d'entre elles est que les départements sont contraints de venir en aide aux communes. C'est le cas de mon département qui réalise des programmes importants d'adduction d'eau potable

et d'aménagement de la voirie. Tout cela pèse lourdement sur les finances du département.

Puis vient le recours à l'emprunt. Les subventions ne couvrant qu'une partie de la dépense, le problème n'est pas réglé pour autant. Comme les budgets des communes ne permettent pas de financer toutes ces dépenses, il faut avoir recours à l'emprunt.

Permettez-moi de vous rappeler différentes possibilités d'emprunts : tout d'abord, les établissements de crédit spécialisés : *a*) le Crédit agricole qui consent des prêts à moyen terme au taux de 5,25 p. 100 et à long terme au taux de 3 p. 100 ; *b*) la Caisse des dépôts et consignations et les caisses d'épargne dont les prêts sont consentis au taux de 5 p. 100 pour des emprunts d'un maximum de durée de quinze ans et 5,25 p. 100 pour ceux amortissables en plus de quinze années, la durée d'amortissement étant d'ailleurs variable suivant la nature des travaux ; *c*) le Crédit foncier qui prête au taux d'intérêt de 5,50 p. 100, la durée des prêts étant en principe de quinze ans ; *d*) enfin, les emprunts par voie de souscription publique ; ce procédé ne manque pas d'entraîner des complications administratives et financières.

C'est pourquoi un Fonds de gestion des emprunts unifiés des collectivités locales a été créé par décret du 9 août 1953, la compétence de ce fonds ayant été élargie par décret du 8 septembre 1960 instituant le groupement des collectivités pour le financement des travaux d'équipement. Le but de cet organisme est d'intervenir pour faciliter aux départements, communes, syndicats de communes, chambres de commerce, les placements de tout emprunt, soit dans le public, soit auprès de prêteurs autres que la caisse des dépôts et consignations, le crédit foncier et les caisses de crédit agricole. Voilà les principales possibilités, mais il reste les difficultés.

Il y a tout d'abord la restriction de crédit. En 1959, la caisse des dépôts et consignations éditait une brochure qui disait ceci : « Néanmoins, le volume des crédits disponibles pour l'octroi de prêts aux collectivités ne permet pas la réalisation à tout moment de tous les emprunts régulièrement autorisés. Aussi, les établissements de crédits spécialisés : caisse nationale de crédit agricole, crédit foncier, caisse des dépôts, fonds forestier national, sont-ils amenés et cela d'autant plus que les capitaux dont ils disposent sont plus limités, à opérer eux-mêmes une sélection parmi ces demandes, afin de réserver leurs disponibilités aux opérations qui sur le plan national peuvent être considérées comme prioritaires ». C'est donc dire que toutes les demandes d'emprunt ne sont pas satisfaites.

D'autre part, le recours à l'emprunt doit être employé avec certains ménagements. Le remboursement des emprunts constitue un alourdissement de la charge fiscale. L'emprunt est un impôt différé qui pèse très lourdement sur l'avenir. Il risque de bloquer pendant de nombreuses années les budgets communaux et d'empêcher la réalisation d'autres travaux qui s'avèrent urgents.

Voici une autre conséquence. Les départements sont obligés d'intervenir pour aider les communes à rembourser leurs emprunts.

Ainsi, par le jeu des subventions en capital, des subventions en annuités, des emprunts, du concours financier des départements et, parfois, de certains particuliers, on trouve des imbrications financières extrêmement complexes, qui ne sont pas toujours saisies clairement par les maires des communes rurales, et ne manquent pas, en tout cas, d'alourdir et d'allonger les procédures administratives de financement des travaux.

Aux dépenses obligatoires qui pèsent sur les budgets communaux, s'ajoute la charge de la dette, ce qui fait que le budget devient absolument inélastique, les conseils municipaux n'ayant aucune liberté de décision et d'action dans les réalisations qu'ils désirent entreprendre. (*Très bien ! très bien !*).

Ces considérants étant énumérés, je voudrais, monsieur le ministre, émettre quelques idées en ce qui concerne les subventions octroyées aux collectivités locales. Deux types ont été prévus au budget d'une manière d'ailleurs tout à fait classique. D'une part, les subventions de fonctionnement et d'autre part les subventions d'équipement.

Les premières n'appellent aucune observation particulière. Ce sont, si l'on peut dire, des subventions techniques dont les unes sont obligatoires et n'offrent par conséquent aucune discussion et dont les autres, bien que facultatives, ne présentent pas un intérêt tel qu'elles puissent influencer profondément la vie et l'économie de nos collectivités.

Tout autre est le problème des subventions d'équipement car elles conditionnent pour une très large part le développement économique et social, particulièrement dans nos campagnes. On ne peut exprimer qu'une première satisfaction de voir ces subventions passer de 92 millions de nouveaux francs à 150 millions de 1961 à 1962, une augmentation parallèle des crédits de paiement étant autorisée, faisant passer lesdits crédits de 90 millions à 104.700.000 nouveaux francs.

Permettez-moi cependant de formuler un regret, celui de constater que les collectivités locales se voyaient attribuer en 1961 85 p. 100 des crédits de paiement qui n'interviendront en 1962 que pour 69 p. 100.

A l'heure où la France se considère, je m'excuse du terme, comme une vache à lait de certains nouveaux Etats qui nous rendent chichement notre générosité, le contribuable français pourra constater avec une certaine satisfaction qu'une partie trop faible encore de ce qui lui est demandé lui est ristournée pour améliorer sa vie de tous les jours.

Mais une chose est d'accorder des crédits plus considérables, autre chose est de les utiliser de façon rationnelle et c'est là le but essentiel de mon intervention. Ou ces crédits seront utilisés comme par le passé dans une politique de « saupoudrage », sauvegardant annuellement une certaine égalité des collectivités devant « la manne » et alors l'effort demandé au contribuable restera parfaitement inutile ; ou, au contraire, ces crédits seront utilisés rationnellement, en un plan qui devra être annuel, de façon à réaliser totalement et successivement des ensembles d'opérations importants.

On notera à cet égard que la subvention et surtout la subvention importante, la subvention qui devient essentielle, est à la fois la meilleure et la pire des choses. C'est la meilleure des choses, car elle permet des réalisations qui, sans elle, ne verraient jamais le jour. C'est la pire des choses parce qu'elle met totalement entre les mains de celui ou de l'autorité qui détient les subsides les communautés qui sont obligées d'en aller mendier la répartition pour obtenir satisfaction, ce qui peut aboutir à des distorsions de la notion d'intérêt général à partir de conceptions politiques plus ou moins valables.

Cette observation prend toute sa valeur lorsque les subventions s'enflent démesurément par diminution progressive de l'autonomie financière des collectivités qui, normalement, devraient pourvoir elles-mêmes à la satisfaction de leurs propres besoins, par un financement qui leur serait propre.

Dans la mesure où l'Etat répartit une charité centrale, il est à craindre que cette charité soit orientée suivant des critères qui n'auraient que de lointains rapports avec l'intérêt public.

Si nous rapprochons ces deux nécessités — la première, de concentrer en des ensembles d'actions précises, bien que départementalement localisés, les efforts financiers réalisés ; la seconde d'éviter la mainmise absolue et totale de l'Etat sur la vie communale et départementale — il faut en conclure qu'une organisation de répartition des subventions doit être rapidement mise sur pied.

Que devient, monsieur le ministre, ce projet de caisse centrale des collectivités locales ?

On ne peut que souhaiter que cet organisme voie le jour avec une grande indépendance par rapport à l'Etat, sous la forme, par exemple, d'un office dont les grandes décisions seraient prises par un conseil d'administration, où seraient représentés les conseillers généraux et les conseillers municipaux, la représentation de ces derniers étant établie de telle sorte que les petites communes ne soient pas, une fois de plus, soumises à la décision ou à la tutelle des grandes communes.

Cet organisme répartiteur des subventions locales d'équipement devrait être amené à répartir, département par département, les sommes qui lui seraient déléguées, opérant ainsi une sous-délégation entre les mains des conseillers généraux desdits départements. (*Applaudissements au centre gauche.*)

Ce serait alors aux conseils généraux qu'il appartiendrait de faire eux-mêmes les répartitions internes au sein des divers départements sous la tutelle préfectorale, laquelle aurait pour seul effet d'exiger, mais d'exiger fermement, la présentation de plans d'utilisation annuels pour l'ensemble des communes du département, dans lesquels viendraient s'intégrer les subventions à répartir. (*Marques d'approbation sur les bancs du centre gauche.*)

Ces plans devraient être départementaux et comporter, pour une période de cinq ans par exemple, un ensemble de travaux de première urgence pour la totalité des communes, étant entendu que, chaque année, seraient retenus les ensembles de travaux de première urgence pour la totalité des communes — ensembles à réaliser complètement et définitivement — les autres communes dont l'ensemble des travaux serait moins urgent devant attendre, pour leur réalisation, un exercice postérieur intégré dans le plan.

En bref, d'abord il convient d'assurer l'indépendance de la répartition des subventions par rapport à l'Etat ; ensuite de décentraliser l'utilisation des crédits, département par département, sous la responsabilité du conseil général ; enfin d'exercer avec diligence une tutelle administrative pour que soient enfin

réalisés des plans pluriannuels de travaux d'équipement, au sein desquels seraient exécutés des ensembles, suivant un ordre de nécessité impliquant une hiérarchisation des besoins, une véritable répartition discriminatoire, n'ayant rien de commun avec les répartitions par « saupoudrage » qui gaspillent et dilapident les crédits.

Un sénateur à gauche. Voilà!

M. Guy Pascaud. Ce système de gaspillage et de dilapidation est à l'heure actuelle poussé si loin que bien des communes ayant entrepris des travaux se sont trouvées dans l'obligation de les interrompre brusquement et d'abandonner des chantiers.

Ainsi, pour permettre de pallier les inconvénients résultant, dans un avenir proche, de la politique menée jusqu'à présent, devrait-on inscrire en ordre de première urgence la réalisation totale de tous les chantiers en cours.

Ce n'est qu'après cette réalisation totale qu'il sera possible d'engrener véritablement le nouveau système que je me suis permis de vous proposer.

En m'excusant une fois encore, monsieur le ministre, mes chers collègues, d'être resté peut-être trop longtemps à cette tribune...

Plusieurs sénateurs au centre. Non! Non!

M. Guy Pascaud. ...qu'il me soit permis de souhaiter que les quelques idées que je viens d'émettre, fassent leur chemin ; qu'elles aient un aboutissement profitable, contribuant ainsi — et je le pense sincèrement — à cet aménagement du territoire tant souhaité, à l'organisation d'une vie normale et décente dans nos campagnes, qu'on a l'air de découvrir en ce moment mais qui est le souci permanent et dominant des élus locaux et ne manquera pas d'être un facteur important de stabilité nationale. (*Vifs applaudissements.*)

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi, qui dispose de dix minutes pour développer son intervention.

Mlle Irma Rappuzzi. Mes chers collègues, M. le président me rappelle fort opportunément qu'il a été décidé de limiter le temps de parole des orateurs afin que l'examen du budget du ministère de l'intérieur se termine dans des délais raisonnables. J'essaierai, de mon mieux, de répondre à cette invitation. Au surplus, les interventions précédentes, en particulier, celle de notre collègue M. Pascaud me permettront, je l'espère du moins, de limiter très sensiblement la durée de ma propre intervention car, comme M. Pascaud vient de le faire, c'est au ministre de l'intérieur, en sa qualité de tuteur des collectivités locales, que je souhaiterais, à l'occasion de ce débat budgétaire, rappeler les préoccupations des administrateurs communaux.

Nous nous faisons pressants ; nous souhaitons en tout cas être très persuasifs à son égard, pour l'amener à ne jamais oublier que le tuteur des collectivités locales doit, comme tout bon tuteur, être essentiellement le protecteur, l'ami, le défenseur de ces collectivités locales vis-à-vis des autres départements ministériels qui connaissent bien moins que lui les difficultés dans lesquelles les administrateurs communaux se débattent bien souvent.

C'est donc avec un intérêt bien compréhensible que nous avons procédé à l'examen des crédits du ministère de l'intérieur.

Nous y avons trouvé un certain nombre de dispositions qui ne nous ont pas, au même titre les unes que les autres, pleinement satisfaits, ainsi que le rappelaient, la semaine dernière, notre rapporteur spécial de la commission des finances, M. Masteau, et mon ami M. Nayrou. Nous y avons découvert, en particulier en ce qui concerne l'aide aux collectivités locales, que, pour la tranche communale du fonds d'investissement routier, une réduction des crédits fort inopportune, pensons-nous, allait intervenir.

Je n'insisterai pas davantage sur cet aspect particulier de votre budget, monsieur le ministre, car je crois savoir que, après moi, un certain nombre de mes collègues, dont mon ami M. Verdeille, auront l'occasion de souligner plus particulièrement que cette réduction, en dépit d'une légère amélioration des tranches urbaine et départementale, va provoquer des difficultés bien plus grandes que les années précédentes aux maires de nos communes ou aux administrateurs de nos départements.

D'autre part, comme le rappelait tout à l'heure M. Pascaud, nous avons eu, cette année encore, la grande déception de constater qu'alors que toutes nos charges d'assistance, de personnel et d'enseignement, pour ne citer que les plus importantes, augmentent dans des proportions considérables, la subvention de l'Etat au titre des dépenses d'intérêt général, elle, est restée figée au niveau qu'elle atteignait il y a de cela dix ans.

Ce serait donc décevant et négatif si, au titre des subventions pour travaux d'équipement et de modernisation, nous n'avions eu — M. le président Masteau a eu l'occasion de le souligner — la satisfaction de constater des majorations importantes des crédits mis à votre disposition.

La presse a fait état de ces relèvements de crédits et immédiatement — vous le pensez bien — nous avons été l'objet de questions précises, pressantes, impatientes, de la part des maires administrant les communes des départements que nous représentons. En effet, si une augmentation dans l'absolu a été enregistrée, nos collègues — plus particulièrement les maires des petites communes dont les ressources sont limitées — se sont demandé quelle serait la part qui leur reviendrait de ce gâteau un peu plus gros que les années précédentes. (*Sourires.*)

Je dois dire maintenant à M. le ministre que, pour l'instant, nous nous sommes montrés extrêmement prudents, car nous ne sommes pas du tout certains qu'il y aura suffisamment de crédits pour satisfaire à toutes les demandes. Il y a quarante-huit heures, notre collègue M. Monteil répondait à M. le Ministre de l'éducation nationale, qui soulignait avec beaucoup de satisfaction que les crédits pour le fonctionnement des restaurants universitaires avaient été considérablement augmentés :

« Cela est vrai. Il n'empêche que les files d'attente des étudiants qui doivent se procurer les tickets d'accès à ces restaurants n'ont jamais été aussi longues. »

Dans un autre domaine, les administrateurs des communes attendent anxieusement de savoir si la cadence d'adoption des projets communaux en matière d'adduction d'eau, de voirie, de constructions de bâtiments publics et d'assainissement sera agréée dans de meilleures conditions que lors des années précédentes.

Nous avons, en effet, été témoins du calvaire des maires de nos communes qui, en dépit de toutes leurs démarches et malgré tout le soin qu'ils ont apporté à l'établissement de leur dossier, ne sont pas parvenus à obtenir l'inscription de leurs projets dans les tranches annuelles, fût-ce même, dans certains cas, dans des tranches appelées fort justement « tranches conditionnelles ».

Monsieur le ministre, nous insistons — en souhaitant que vous nous entendiez — pour que vous fassiez en sorte qu'en 1962 un plus grand nombre de projets reconnus utiles et indispensables puissent être financés et exécutés dans de bonnes conditions.

Cette décision vous sera d'ailleurs en grande partie facilitée si, indépendamment de l'accroissement des dotations dont vous disposez, vous veillez à ce qu'on ne multiplie pas inutilement les tracasseries et les obstacles administratifs.

A l'extrême gauche. Surtout, ne parlez pas de tracassin !

Mlle Irma Rapuzzi. Il en serait ainsi si vous ne preniez garde qu'on n'utilise pas un peu trop facilement les dispositions du décret du 21 avril 1939, aux termes duquel les travaux ne doivent pas être entrepris sans l'octroi de la subvention de l'Etat. Cette disposition était extrêmement rigoureuse. La démonstration en a été faite de nombreuses fois à cette tribune et je n'ai pas le temps de la reprendre aujourd'hui. Ce serait d'ailleurs inutile, à mon sens. En effet, ce n'est pas par hasard que le Parlement avait obtenu, en février 1953, que des dispositions beaucoup plus libérales interviennent et que, dans certains cas, le ministère intéressé admette que les collectivités locales pourraient obtenir, après approbation par lui du projet considéré, l'autorisation d'entreprendre les travaux avant l'octroi de la subvention. Cette disposition législative n'a jamais été abrogée.

Je sais bien qu'au cours des dernières années ce moyen artificiel d'écarter des projets qu'on était dans l'impossibilité de financer a été un peu trop souvent employé ; mais nous vous demandons, monsieur le ministre, de veiller à ce que, dans l'avenir, on ne recommence pas à écarter des projets utiles par la bande et en employant de tels moyens. Au contraire, nous vous demandons d'adresser des instructions formelles et précises à vos préfets pour qu'ils renoncent à faire état de la nécessité du caractère préalable pour l'octroi de la subvention.

J'ai à peu près utilisé, monsieur le président, les dix minutes que vous avez bien voulu me donner. Je voudrais cependant vous demander encore quelques instants de bienveillance.

Il y a un autre problème qui nous préoccupe beaucoup, en tant qu'administrateurs communaux, et qui est également de la compétence du ministre de l'intérieur. Je veux parler de la sécurité et de la défense de l'ordre public dans nos communes. Mon collègue et ami M. Gaston Defferre aurait souhaité vous faire part ce soir, à cette tribune, des difficultés qu'il rencontre en tant que maire d'une grande ville qui est en même temps un grand port méditerranéen, difficultés que les forces de police que vous mettez trop parcimonieusement à notre disposition rencontrent dans bien des cas. (*Applaudissements.*)

Malheureusement, les incidents de la nuit dernière dont la radio a fait état, ont obligé M. Defferre à rentrer à Marseille dans la journée. Il m'a demandé d'intervenir à sa place. Je

le ferai beaucoup plus vite et beaucoup plus mal que lui. Il m'a demandé d'attirer l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur le problème que pose aux administrateurs des collectivités locales la défense de l'ordre public dans nos villes.

En effet, les effectifs de nos forces de police, qu'il s'agisse de policiers en tenue, du corps urbain, de C. R. S. ou d'inspecteurs en civils sont nettement insuffisants pour faire face à toutes les missions qui leur sont confiées : protéger la sécurité et les biens de nos concitoyens, s'efforcer aussi paternellement que possible de maintenir, dans des limites raisonnables, la turbulence de notre jeunesse, assurer aussi une circulation convenable dans les villes engorgées par l'afflux considérable des automobiles, tout cela pose des problèmes de plus en plus difficiles. Nous savons que vous vous efforcez de remédier le plus possible à la situation qui vous a été signalée bien souvent par vos préfets.

Puisque la police est maintenant étatisée, dans la plupart des grandes villes, c'est à vous qu'il faut nous adresser pour que les mesures indispensables soient prises.

Vous avez prévu à juste titre, dans le collectif de 1961, le recrutement de 400 agents du corps urbain, mais nous savons que, dans le même temps, l'inspection générale vous recommande le recrutement de plusieurs milliers d'agents qui lui sont indispensables. Cela est d'autant plus nécessaire qu'à l'heure présente, si mes renseignements sont exacts, environ 300 agents du corps urbain sont détachés en mission, notamment dans l'Algérois et en Oranie. Pour aggraver une situation déjà difficile — en tout cas c'est la conséquence de cette mesure, même si les motifs qui ont procédé à son adoption étaient différents — vous avez effectué un dégagement des cadres et accordé à ceux des policiers volontaires pour participer à ce dégagement le bénéfice du traitement complet pendant trois ans avant la mise à la retraite. On dit maintenant, j'espère que vous démentirez cette rumeur, que vous envisagez de mettre en vigueur au début de 1962 un nouveau projet de dégagement des cadres qui accorderait aux mêmes policiers cinq années de traitement avant la mise à la retraite.

(*M. le ministre de l'intérieur fait un signe de dénégation.*)

J'enregistre votre démenti, monsieur le ministre, avec beaucoup de satisfaction, car je crois en effet que si vous procédiez à des dégagements massifs de policiers qui, connaissant leur métier, ont donné la preuve de leur dévouement et de leur compétence, cela créerait un vide dont nous supporterions sans doute les uns et les autres le préjudice, car ce serait sans doute une erreur de croire que l'on pourrait facilement remplacer les agents partant à la retraite.

Vous procédez, dit-on, pour ce qui concerne les commissaires de police et les officiers de police judiciaires ou en tenue — parce que vous manquez de candidats — à des recrutements sans aucun concours. C'est là un expédient que la nécessité vous oblige peut-être à envisager, mais en ce qui nous concerne, nous ne pouvons cacher la répugnance que nous éprouvons. Nous nous rappelons en effet que c'est seulement sous Vichy que dans ce pays l'on a procédé, sans aucun concours, à des recrutements de commissaires ou d'officiers de police. Nous souhaiterions qu'on ne revienne pas à des méthodes condamnables. Enfin, et c'est par là que je terminerai pour ne pas m'attirer les foudres de M. le président, tout en m'excusant du caractère très incomplet de mon exposé.

Nous croyons, monsieur le ministre, que vous pourriez remédier considérablement à une situation difficile que vous connaissez bien si vous mettiez en œuvre le maximum de possibilités pour accroître les moyens techniques mis à la disposition de nos forces de police, augmenter le parc automobile et les moyens d'intervention, notamment dans les villes de grande étendue comme celle que je connais bien et qui s'étend sur 24.000 hectares, augmenter aussi le contingent d'essence que vous mettez à la disposition de ces mêmes forces de police faute de quoi les véhicules qui sont à leur disposition devraient rester la plupart du temps dans les cours des commissariats et donner aussi à vos policiers un armement qui soit à peu près au niveau, si je puis employer cette expression, de celui qui est utilisé par les malfaiteurs de toutes sortes auxquels les représentants de l'ordre ont bien souvent hélas ! à faire face et cela, nous le constatons bien souvent, au péril et au risque de leur vie.

Et puis, puisque vous êtes souvent sollicité et que vous n'avez jamais dit non d'une façon tout à fait formelle, essayez, pour compenser les sacrifices de toutes sortes que vous demandez à vos policiers, en accélérant la procédure de revalorisation des rémunérations et des révisions d'échelle indiciaire auxquelles vous procédez actuellement. C'est une tâche bien difficile. Il y a des parités que vous devez respecter. Il y a des droits acquis dont on ne peut pas faire litière. Il y a aussi les engagements antérieurs qui vous lient bien souvent. Mais nous croyons que, compte tenu de l'effort, je le répète, particulièrement important, que vous demandez aux forces de police, il serait souhaitable, et en ce qui nous concerne nous en serions très satisfaits, que vous reconnaissiez que la nation demande beaucoup mais doit beaucoup à ceux qui sont chargés de veiller sur la protection de nos concitoyens. (*Applaudissements.*)

En particulier ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il est nécessaire que les mesures de revalorisation que vous avez adoptées récemment, si mes renseignements sont exacts, en ce qui concerne l'indemnité de déplacement des soldats ou des sous-officiers du corps des C. R. S., soient un peu améliorées par rapport à ce que vous avez déjà fait. Les C. R. S. percevaient, en effet, depuis dix ans, une indemnité de déplacement qui n'avait pas été revalorisée. Vous avez, au mois de septembre, pris des mesures qui corrigeaient cette situation, mais je crois que la décision qui consiste à supprimer l'indemnité de déplacement pour le premier et le dernier jour de la mission risque dans certains cas de léser les agents envers lesquels vous avez cru devoir prendre une mesure de bienveillance.

Je voudrais vous indiquer en particulier que dans la neuvième région que je connais bien les déplacements de courte durée sont le lot commun de nos gardiens et, tenant compte de ce que les C. R. S. doivent passer des nuits entières l'arme au pied ou dans des camions ou dans des autocars qui les amènent d'une mission à une autre, je pense que vous pourriez améliorer sensiblement ce que vous avez accordé au mois de septembre. Vous donneriez ainsi à ces bons serviteurs de l'ordre public et de la République, ainsi qu'ils l'ont démontré au mois d'avril dernier, des motifs supplémentaires de faire tout leur devoir chaque fois que vous le leur demanderez, et cela, hélas ! qui est le lot de la période que nous vivons, se produit bien souvent. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Jean Bertaud. Mlle Rapuzzi a prononcé le discours que je voulais faire. Dans ces conditions, je renonce à la parole. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je dois faire remarquer que Mlle Rapuzzi est restée dans le délai réglementaire car elle parlait à la fois en son nom et au nom de M. Defferre, qui s'était fait rayer de la discussion.

La parole est à M. Errecart.

M. Jean Errecart. Monsieur le président, mes chers collègues, si j'avais pu avoir l'optimisme dont vous avez témoigné, monsieur le ministre, dans la circulaire du 23 octobre dernier concernant les améliorations apportées à la situation des collectivités locales, je tiens à déclarer, en commençant, que je ne serais pas à cette tribune.

Certes, monsieur le ministre, nous avons appris à l'école que le plus court chemin d'un point à un autre est la ligne droite. C'est celle que vous avez suivie en vous adressant directement à MM. les maires de France par le canal des préfectures. Nous ne pensons pas que cette règle, très valable en géométrie, le soit aussi en régime parlementaire ! (*Applaudissements à gauche.*)

Nous considérons, en effet, et dans cette Assemblée, nous sommes très nombreux à être des élus locaux, des présidents de conseil général, des maires, des conseillers généraux, nous pensons donc qu'il serait plus normal, dans un régime démocratique, de s'adresser aux maires de France une fois le budget discuté et voté.

Je sais bien qu'aujourd'hui nous ne pouvons rien modifier à votre budget. Nous ne pouvons certainement pas modifier un seul chiffre puisque devant l'arsenal dont vous disposez, nous sommes complètement désarmés. Sans aucun doute je n'aurais pas signalé l'existence de cette circulaire si nous y avions trouvé des satisfactions substantielles. Je ne veux pas dire qu'il n'y a pas des améliorations, mais je me suis permis à mon tour d'analyser, votre circulaire et les chapitres du budget et de faire ainsi des constatations plutôt amères.

Le rapporteur a signalé les points sur lesquels nous avons tous à nous féliciter, en particulier, sur le plan des réseaux urbains et aussi de l'habitat urbain, des satisfactions ont été données, mais une fois de plus, hélas ! nous devons constater qu'il n'y a absolument rien pour les 15.000 ou 20.000 ruraux de France et je m'explique. Si je parle en ces termes c'est évidemment en m'adressant au ministre de tutelle de ces collectivités. Par le concours des circonstances, vous êtes devenu le ministre de la police et du maintien de l'ordre. Mais, par définition, vous êtes le ministre de tutelle des collectivités locales.

Aujourd'hui, puisque vous êtes devant nous, je voulais simplement attirer votre attention et celle de cette Assemblée sur

les difficultés rencontrées par les collectivités locales et spécialement par les hommes rurales.

Sous la rubrique « Interventions publiques », vous annoncez une majoration de 73 p. 100, des crédits ce qui est vrai, et vous l'opposez, ce qui est encore vrai, à une majoration moyenne de crédits d'équipement qui, sur le plan national, est de 12 p. 100. Vous accusez une augmentation pour la voirie départementale et communale, qui passerait de 4.200.000 à 4.500.000 nouveaux francs. Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, qu'il s'agit d'une très faible majoration de 300.000 nouveaux francs qui ne résoudra pas nos problèmes.

L'augmentation du crédit destiné aux édifices cultuels est de 200.000 nouveaux francs et les églises et temples de France n'en seront pas beaucoup mieux restaurés.

Les principales majorations vont donc à l'habitat urbain et aux réseaux urbains. Certes, il n'y a pas dans mon esprit l'ombre du désir d'opposer communes rurales et collectivités urbaines. Nous savons très bien que les besoins de ces collectivités urbaines sont très grands et que leurs ressources sont insuffiantes. Si tout à l'heure, je cite quelques chiffres, c'est uniquement pour faire ressortir que la misère des communes rurales est encore plus grave. C'est sur ce point que nous aurions souhaité, monsieur le ministre, une amélioration sensible et substantielle, et nous sommes déçus.

Vous savez très bien qu'aujourd'hui seuls les projets gouvernementaux ont quelque chance d'aboutir et que toutes les initiatives que nous pourrions prendre, dans cette Assemblée ou dans l'autre, n'en ont aucune, d'abord parce qu'il y a un ordre du jour prioritaire fixé par le Gouvernement, ensuite parce que l'ordre du jour complémentaire est également fixé par le Gouvernement. Si nous nous adressons à vous, c'est donc pour vous demander d'examiner ce problème qui, à mon avis, est très important, et de nous soumettre des solutions.

Nous avons pensé à un certain moment, lors de la discussion d'un projet gouvernemental de réforme de la législation sur la taxe locale, ouvrir quelque peu ce dossier, étaler le problème. Hélas ! Ce projet a été deux fois ajourné par l'Assemblée nationale — je crois qu'aujourd'hui il est retiré par le Gouvernement — sous l'artillerie lourde de certains slogans que nous entendons depuis très longtemps et dont les élus de la IV[e] République se servent avec autant d'habileté que les élus de la IV[e] ou de toutes les républiques précédentes.

Cette réforme des taxes locales, qui pouvait constituer une amorce très intéressante pour une réforme des finances locales, a été, hélas ! balayée et je ne sais à quel moment nous pourrons en discuter.

Pour en revenir à l'essentiel de mon propos, je voudrais ici vous parler de ce qui constitue la ressource principale des budgets de toutes les collectivités, c'est-à-dire la taxe locale et la taxe de prestations de service.

C'est la taxe locale qui est à la base de nos budgets. C'est elle qui a rapporté, en l'année 1959, 317 milliards d'anciens francs et ces chiffres auraient été largement supérieurs si les différents gouvernements — je ne m'adresse pas spécialement à celui-ci — n'avaient pas provoqué des exonérations multiples sur des denrées de première nécessité. C'était là des manipulations savantes des 217 articles permettant de continuer à affirmer qu'il y avait stabilité, par conséquent pas de hausse du coût de la vie.

De toute façon, en 1959 — je le répète — cette taxe a rapporté 317 milliards. Or, je suis obligé de constater que 27.837 communes, représentant un peu moins de 15 millions d'habitants, n'ont perçu que le minimum garanti, soit à l'époque 2.400 francs par habitant, ce qui correspond à un total de 35 milliards. D'autre part, 5.632 communes, représentant 2 millions d'habitants, ont perdu 5.343 millions. Cela me donne le résultat final suivant : 17 millions de Français ont perdu 40 milliards sur 317 milliards. Vous voyez que, partant de là, on peut tirer des conclusions assez précises.

Je n'ai pas le temps de m'étendre, M. le président m'ayant déjà rappelé que je ne disposais que de dix minutes.

Je voudrais cependant dire que toutes les autres collectivités ont touché cinq mille, dix mille, douze mille, quinze mille francs par habitant ; les 17 millions de Français qui se trouvent encore dans les communes rurales n'en ont perçu que 2.400.

Je citerai le cas de Paris. C'est notre capitale. Nous sommes donc toujours très honorés de la voir s'embellir. Seulement la ville de Paris, déduction faite de ce qu'elle reverse aux communes suburbaines de la Seine et aux communes dortoirs de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et de l'Oise, a perdu une somme de 13.813 francs par habitant.

Je pourrais citer quelques autres exemples — le dossier est abondant. Je me bornerai à signaler une ville de moyenne importance qui a touché 26.000 francs par habitant. Une commune de 180 habitants, parce qu'une entreprise de machinisme agricole s'est installée sur son territoire, par le plus grand des hasards, croyant d'ailleurs s'installer au chef-lieu du canton, est passée, d'une année à l'autre, du minimum de 2.400 francs à 30.000 francs par habitant.

Je prétends que le système qui permet cela est un système à reviser. Je me permets d'y insister : un système qui permet de telles inégalités n'est pas acceptable. (*Applaudissements au centre gauche et sur certains bancs à gauche.*)

Vous connaissez également la situation des communes dortoirs. En voici un exemple : une commune de 12.000 habitants, située à deux kilomètres d'une grande ville en pleine expansion, n'a perçu, au titre de la taxe locale, que 3.400 francs par habitant. Avec une somme aussi ridicule, elle doit assurer toutes ses dépenses, c'est-à-dire ses lotissements, ses adductions d'eau, l'entretien de ses écoles, etc., en un mot les mêmes charges que la grande ville qui, elle, perçoit des recettes beaucoup plus importantes.

Ces chiffres datent de 1959. En 1960, une amélioration est intervenue puisque le minimum a été porté à 2.850 francs.

J'ai quand même fait un petit calcul. Cela représente une distribution supplémentaire de 6.750 millions, mais il faut ajouter que le rendement de la taxe locale a, lui aussi, augmenté puisqu'il est passé de 317 à 343 milliards. La majoration n'a donc bénéficié que très partiellement aux communes rurales. En résumé 38 p. 100 de la population n'a bénéficié que de 12 p. 100 du revenu de la taxe locale.

Je sais bien qu'on pourrait associer aux mêmes observations l'ensemble des départements qui, jusqu'en 1959, percevaient 1.000 francs par habitant et qui, en 1960, en ont reçu 1.250.

Il est, certes, un argument que je devine sur les lèvres de plusieurs de mes collègues. On me répondra, on dit d'ailleurs que les charges des villes sont beaucoup plus lourdes que celles des communes rurales.

C'est partiellement vrai ; je l'admets bien volontiers et je ne cherche pas ici à opposer les uns aux autres, mais je prouverai, en m'appuyant sur des documents précis fournis par vos services, que les charges des communes rurales ne sont pas en rapport avec le décalage intervenu entre leurs revenus et ceux des grandes villes.

Pour les communes de 400 habitants, la taxe locale couvre à peine 35 p. 100 du budget, tandis que le reste, c'est-à-dire 65 p. 100, est couvert par des centimes communaux. Pour les villes de plus de 300.000 habitants, la taxe locale couvre 60 p. 100 du budget et les centimes communaux — je parle de 1959, car je n'ai pas les renseignements concernant 1960 — 23 p. 100, les autres impôts directs intervenant pour 16 p. 100.

Donc, pour les petites communes, le produit de la taxe locale représente de 30 à 35 p. 100 du budget, alors que pour certaines villes, la proportion s'élève à 62 p. 100 et même à 68 p. 100.

Pour terminer, je ne puis mieux faire que d'extraire du rapport publié par votre ministère, sous la rubrique « Synthèse annuelle des budgets communaux », certaines conclusions. Voici ce que j'y lis :

« La charge par habitant n'est pas plus élevée à Paris que dans les communes de 10.000 habitants. Elle n'excède pas de 2 p. 100 la charge par habitant des communes rurales de 200 habitants. »

Un peu plus loin : « Exception faite de trente-neuf communes de 50.000 à 100.000 habitants, dont quinze dans le département de la Seine, l'importance de la taxe croît avec la population des communes, alors que le phénomène inverse est observé pour les centimes et autres impôts directs.

« Il se trouve qu'il est nécessaire de faire plus appel à l'impôt direct dans les communes rurales que dans les communes urbaines. »

Telles sont les conclusions qui sont tirées par vos services du ministère de l'intérieur. Je tenais simplement à les rappeler devant cette Assemblée.

C'est ainsi que dans beaucoup de communes rurales du Sud-Ouest et d'ailleurs, les impôts communaux atteignent 6.000, 7.000 et jusqu'à 11.000 francs par habitant. Dans certaines communes de l'Ouest — je pourrais vous en citer des centaines...

M. le président. Non, monsieur Errecart. Je vous prie de conclure.

M. Jean Errecart. ...les impôts communaux s'élèvent à 7.000 et même 8.000 francs par habitant et il faut y ajouter les centimes départementaux.

Tout cela nous amène à vous dire que nous ne partageons pas votre optimisme, monsieur le ministre, et nous comprenons mal que vous ne nous proposiez pas des solutions un peu plus efficaces que tous les élus vous aideraient à mettre en œuvre.

Je n'ai pas le temps de faire des propositions. Je me borne à vous dire qu'il est urgent d'étudier ce problème et d'y apporter une solution. Il y va peut-être de l'unité de la nation.

En effet, si aujourd'hui, des mouvements se déclenchent dans certaines régions, il ne faut pas en chercher la cause uniquement dans le prix du choux-fleur ou de l'endive ; le malaise est sans doute beaucoup plus profond et je crois que cela provient surtout du fait que certains départements ont pris nettement conscience que la part du revenu national dont ils bénéficient n'est pas suffisante.

M. le président m'ayant demandé de conclure, je le ferai en rappelant des phrases qui ont été prononcées ici même, le 19 novembre 1959. Je sais que la cause que je défends est bien difficile et je suis heureux de trouver un avocat ayant une certaine autorité en la personne de M. le secrétaire d'Etat aux finances qui disait, du haut de cette tribune :

« Il est certain que l'existence du minimum garanti comparé à un produit moyen de la taxe très supérieur à ce chiffre, pose incontestablement, en ce qui concerne la vie rurale et l'équilibre de la population, un problème fondamental. Il est en effet tout à fait paradoxal de constater l'exode rural, de le déplorer et de ne pas poser le problème des ressources dont ces populations disposent. Il est certain qu'avec ce minimum par habitant on sera hors d'état de réaliser dans le milieu rural les opérations d'équipement et de transformation nécessaires. »

Je ne pouvais pas trouver une meilleure conclusion que les paroles qui ont été prononcées ici même par M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je pense donc que, lorsque vous voudrez résoudre ce problème, vous aurez en lui un allié puisqu'il reconnaît la nécessité de la réforme et celle d'une amélioration. Je souhaite que vous reveniez l'année prochaine avec des propositions telles que ces 20 millions de ruraux puissent, eux aussi et sans toujours attendre des subventions, avec des recettes plus réelles et conformes à l'évolution économique de leurs départements, financer ainsi une partie de leurs travaux et surtout, quand ils auront la possibilité de contracter des emprunts, de les amortir normalement avec le fruit d'une taxe qui leur revient.

En effet, la taxe locale est payée par tous les Français, par les ruraux comme par les autres, et aujourd'hui beaucoup plus par les ruraux parce qu'ils ne vivent plus en autarcie et que la modernisation les amène à être gros acheteurs de produits fabriqués. Permettez-nous, pour l'année prochaine, de rechercher une solution qui réponde mieux aux exigences de la justice. Notre Assemblée en sera très heureuse, le Sénat aura ainsi rempli sa mission qui est vraiment de défendre les collectivités locales. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je me permets d'indiquer au Sénat que dix orateurs sont encore inscrits dans la discussion générale. Je rappelle également la décision prise de limiter le temps de parole des orateurs à dix minutes.

Depuis la reprise de la séance, à vingt et une heures trente, tous les orateurs ont utilisé un temps de parole double.

Je demande donc à ceux qui désirent intervenir de respecter les temps de parole fixés.

La parole est à M. Desseigne.

M. Henri Desseigne. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais très rapidement, comme vient de nous le conseiller M. le président, vous faire part de quelques observations.

L'évolution des structures démographiques et économiques de notre pays doit être suivie avec une très vigilante attention, d'autant que notre politique économique s'inscrit maintenant dans un cadre européen. Il importe donc plus que jamais de rechercher un équilibre harmonieux du peuplement et des activités de notre nation dans le cadre régional.

Or que voyons-nous actuellement en France après les efforts qui ont été accomplis pour l'aménagement du territoire ?... Nous voyons toujours, comme le rappelait récemment un éminent rapporteur, une capitale pléthorique et des provinces dépeuplées, des régions en plein essor et des zones entières qui végètent, des populations prospères et d'autres qui s'appauvrissent.

Dans le même temps, nous assistons avec émotion aux efforts surhumains des administrateurs locaux qui veulent doter leur commune du maximum de réalisations : constructions scolaires, adduction d'eau, travaux d'assainissement, travaux de voirie, etc... afin de rendre leur cité plus accueillante, plus apte à recevoir des industries nouvelles dont ils souhaitent très vivement l'implantation.

Aujourd'hui, monsieur le ministre de l'intérieur, je voudrais plus spécialement vous parler des communes les plus déshéritées qui méritent peut-être encore plus que d'autres que l'on se penche avec bienveillance sur leur situation.

Plusieurs recensements sont prévus en 1962 : le recensement démographique, le prérecensement industriel, des enquêtes agricoles par sondages. Ces recensements revêtiront une très grande importance pour la connaissance de l'évolution des structures dont je viens de parler. Avant de vous rendre attentif sur une des conséquences du recensement démographique, je voudrais vous demander, monsieur le ministre, d'intervenir afin que les jeunes gens qui se trouvent dans un centre d'apprentissage, les étudiants, les militaires qui effectuent leur temps légal de service, soient comptés dans la commune dont ils sont originaires.

Le recensement démographique aura lieu du 7 mars au 8 avril 1962. Il permettra notamment de fixer la population légale des communes et des départements, dont les chiffres actuels datent de 1954. Si les renseignements qui m'ont été donnés sont exacts, les résultats seront connus vers novembre 1962, suffisamment tôt pour servir à la préparation du budget primitif des communes en 1963.

A ce budget, comme aux précédents, seront inscrites les ressources en provenance du fonds national de péréquation de la taxe locale et les subventions versées par l'Etat au prorata du chiffre de la population. Ainsi très justement, et je m'en réjouis, les communes en expansion normale bénéficieront de ressources supplémentaires. C'est très équitable puisqu'elles ont aussi à faire face aux dépenses nouvelles qu'entraîne un accroissement de population. Je sais également que 2.500 communes environ à forte expansion, communes dortoirs iotamment, ont déjà usé des possibilités d'un recensement complémentaire depuis 1954 et ont pu ainsi inscrire à leur budget les crédits correspondants.

Mais je pense aussi à la situation préoccupante de nombreuses communes rurales dont la population va sans cesse en diminuant et qui, toutes, ne reçoivent les ressources de la taxe locale que selon un minimum garanti par tête d'habitant.

Ce minimum garanti représente pour certaines de ces communes rurales le tiers et parfois même la moitié des recettes de leur budget.

Je me permets de vous rendre très attentif, monsieur le ministre, aux difficultés financières supplémentaires qu'elles vont rencontrer fin 1962. En effet, si elles sont déjà doublement affectées par l'inégale répartition de la population et des activités économiques, le recensement va encore faire malheureusement apparaître une diminution parfois sensible de leur population, mais par contre elles auront à faire face aux mêmes charges que par le passé, charges peut-être accrues par l'amortissement d'une récente adduction d'eau ou d'autres travaux.

Bien sûr, je sais que l'on parle de la réforme des finances locales. Les années passent, il en passera sans doute malheureusement beaucoup d'autres avant que cette réforme soit accomplie et, pourtant, comme le disait si excellemment le président Monnerville à un récent congrès des maires : « Indépendance et liberté, cela suppose des moyens financiers. Il est donc nécessaire de faciliter aux communes la recherche des crédits qui leur sont indispensables pour financer leurs investissements et leurs travaux ».

En attendant cette réforme des finances locales, les maires, les conseils municipaux, se trouvent devant de dures réalités. Ils ont le souci que soit assuré le plein emploi des habitants qui leur ont fait confiance ; ils veulent éviter cette désertion continue des campagnes ; ils veulent leur conserver un maximum d'activité ; ils travaillent, je l'ai déjà dit, à rendre leur commune plus apte à participer, dans un avenir que je souhaite prochain, à l'aménagement du territoire à l'occasion de la création de ces centres urbains et industriels autour desquels doit s'effectuer le développement économique régional.

Dans cette œuvre d'intérêt national, ils méritent d'être encouragés.

Monsieur le ministre de l'intérieur, vous êtes le tuteur de toutes les communes de France. Un père a l'habitude de porter une particulière affection à ses enfants dans le besoin. Je vous demande de vous pencher avec le maximum de bienveillance sur le sort des communes pauvres de notre pays, de prendre toutes mesures utiles afin que des répercussions budgétaires défavorables ne viennent encore les pénaliser à l'occasion du prochain recensement démographique.

D'autre part, je vous serais obligé de demander au Gouvernement de tout mettre en œuvre pour que la décentralisation devienne une réalité, afin que toutes les communes de France, même les plus déshéritées, puissent plus activement participer à la vie économique de la nation et que l'on n'entende plus ces mots tristement évocateurs d'une déplorable situation : « Paris et... le désert français ».

Voilà, mes chers collègues, très brièvement exposées les quelques observations que j'avais à formuler à l'occasion de la discussion du budget de l'intérieur. Je souhaite, monsieur le ministre, qu'elles retiennent quelques instants votre bienveillante attention. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Verdeille.

M. Fernand Verdeille. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'étais quelque peu inquiet sur l'avenir de nos chemins en montant à cette tribune ; notre collègue Pascaud m'a rassuré puisqu'il a dit : les idées font leur chemin. Si cela pouvait être vrai ! (*Sourires.*) Un jour également, un collègue nous disait : ce sont les ministres qui font leur chemin ! Mais si tout le monde s'en mêle, le travail va avancer à moins que... ? Si le nombre d'ouvriers n'est pas toujours une garantie, il est peut-être intéressant que les chemins nous donnent des idées.

Idée de vous poser, monsieur le ministre, quelques questions, non pas sur le fonds routier lui-même, son financement et les multiples mutilations qu'a subies cette œuvre qui est la nôtre, mais sur la répartition des crédits de ce fonds routier ou plutôt du peu qu'il en reste ; je vous demanderai ensuite comment vous concevez la défense des intérêts des collectivités locales — vous qui êtes notre guide et notre protecteur — et de quelle façon vous concevez le rôle et l'autorité du ministre de l'intérieur.

En ce qui concerne cette dernière question, vous êtes pour nous le pouvoir de tutelle et j'espère que vous accepterez que votre ministère soit le vestibule des temps nouveaux, beaucoup plus que l'antichambre des servitudes anciennes. Je regardais dans le dictionnaire, car je cite mes sources, je ne veux pas faire étalage de science, quel était le sens exact du mot tutelle et je lisais qu'il n'y a pas de terme plus impropre que celui de tutelle, pour les collectivités locales ; ce terme pourrait donner l'idée de quelqu'un d'incapable représenté par son tuteur et ce n'est certes pas le cas.

Il y a ainsi des mots dont il faut préciser le sens. La tutelle a un sens désagréable quand elle est synonyme de surveillance ou de dépendance. Elle a un sens qui rassure quand elle signifie que le tuteur est chargé de prendre soin, qu'il doit apporter son assistance, son appui, son soutien et sa protection. C'est Victor Hugo qui traduisait cela d'une façon fort juste, lorsqu'il disait : « Les lois doivent être les tutrices et non les geôlières des libertés ».

Ainsi, monsieur le ministre, cette tutelle est comme la langue d'Esope, ce qu'il y a de meilleur et ce qu'il y a de pire, je pense que vous concevez votre métier non pas comme celui d'un gendarme, mais comme celui d'un guide et, par conséquent, je prends le terme tutelle dans son sens le meilleur.

Vous devez être fermement le ministre des collectivités locales et nous nous souvenons que l'intérieur était autrefois et doit rester un très grand ministère. Il était autrefois un des plus enviés, celui qu'on se disputait dans les crises ministérielles. C'est parce qu'il était la source de la puissance, la source de l'autorité et aussi, je dois le dire, la source du respect.

En ce qui nous concerne, nous voulons bien accepter une tutelle. Nous n'avons pas la prétention, après l'avoir définie comme je viens de le faire, de penser qu'elle est inutile pour nous. Mais, si nous voulons bien en avoir une, nous ne voulons pas — parce que vous pourriez être absorbé par des tâches que nous savons être écrasantes et impérieuses — que vous laissiez à d'autres le soin de l'exercer à votre place et de nous imposer une deuxième tutelle. Nous voulons bien un tuteur, mais nous n'en voulons pas plusieurs ! Tout cela, monsier le ministre, pose la question de la défense des collectivités locales.

Bien sûr, nous avons eu depuis quelque temps quelques satisfactions. L'ordonnance du 16 janvier 1959 qui a repris des textes soit votés, soit sérieusement étudiés par le Parlement, elle nous a apporté en matière de voierie locale indépendance et autorité pour les maires et simplification dans les services. Or cette simplification était nécessaire !

La circulaire n° 466 du 31 août 1961 qui règle le concours des services techniques nous donne satisfaction par son esprit comme par son texte car elle commence ainsi : « conformément au vœu émis par l'association des maires de France ».

Nous nous réjouissons de cette référence et de la bonne volonté qu'elle dénote. Il est bon que l'administration consulte les collectivités locales ! Cette circulaire précise le rôle des services techniques et indique que le choix doit être fait par le maire et que le service doit être assuré sous son autorité. Cela est excellent, comme il est excellent d'avoir une direction des collectivités locales, mais nous voudrions qu'on donne à celle-ci l'autorité et les moyens d'exercer cette autorité.

Nous ne sommes ni indisciplinés ni prétentieux, nous acceptons tous les conseils, nous rendons hommage à toutes les bonnes volontés et aux heureuses réalisations, c'est avec la même sincérité et la même objectivité que nous présentons les observations et critiques.

Il est regrettable que les auteurs de l'arrêté ministériel du 19 mai 1961, qui fixe les conditions de répartition de la tranche communale du fonds routier, n'aient pas pris les mêmes précautions que pour la préparation de la circulaire du 31 août de la même année. On confond, en effet, subventions et attributions ; ces crédits appartiennent aux communes, ils doivent leur être attribués comme le revenu de la taxe locale pour être versés à leur budget. Il ne faut pas que l'on oblige la commune à apporter une contribution très importante, la part du fonds routier pouvant être de 10 p. 100 à 30 p. 100 du programme et la part de la commune 90 p. 100 à 70 p. 100 du total. La circulaire conseille de prendre 30 p. 100 sur le fonds routier et de fixer la part communale à 70 p. 100. Si ces communes sont très pauvres, si elles n'ont pas de disponibilités financières et si elles ne peuvent fournir la part communale, elles perdront la part qui leur revient du fonds routier.

Tout cela a besoin d'être étudié très sérieusement, d'autant plus que, si nous voulions faire de l'ironie, nous dirions que l'Etat impose aux collectivités une obligation dont il se dispense lui-même puisque la tranche nationale est subventionnée à 100 p. 100, c'est-à-dire sans aucun apport de l'Etat, alors que la part du fonds routier dans les dépenses de voirie communale est seulement de 13,5 p. 100 de l'ensemble.

Enfin, pourquoi le texte ministériel complique-t-il les choses à l'excès ? En divisant le montant des crédits par le nombre des communes, on constate que l'attribution moyenne est de 125.000 à 150.000 francs par an et par commune. Dans ces conditions, pourquoi obliger les communes à établir un programme, à le soumettre au préfet, à le faire approuver par le conseil général et contrôler par le ministre, à attendre les paiements qui seront faits au fur et à mesure des besoins, c'est-à-dire au compte-gouttes ? S'il s'agissait d'une dizaine de millions, une telle procédure se comprendrait, mais elle ne se comprend plus s'agissant de donner aux communes de si petites sommes qui, d'ailleurs, leur appartiennent !

Par contre, quand vous avez pris le décret du 23 mai 1961 permettant de prélever des sommes très importantes sur la tranche communale du fonds routier pour permettre un programme de 2.120 millions d'anciens francs de crédits de paiement et de 1.500 millions d'anciens francs d'autorisations de programme destiné à la reconstruction de ponts détruits par faits de guerre, vous avez pris si peu de précautions que le ministre des travaux publics est obligé de reconnaître aujourd'hui qu'il n'a pas encore établi le programme pour l'emploi de ces crédits. Cette charge n'aurait jamais dû nous être imposée, car elle relève de dommages de guerre.

Il ne faut pas non plus se livrer à des abus de droit et déclarer dans le décret qu'il s'agit de favoriser les fusions de communes. Dans l'esprit de ceux qui l'ont conçu et de ceux qui l'on voté, ce fonds routier n'était nullement destiné à imposer des fusions de communes, pas plus qu'à favoriser les syndicats de communes, au détriment d'autres communes en interdisant à ces dernières l'achat de matériel.

Je suis persuadé que cette question sera examinée plus attentivement. Il faut éviter aussi de compliquer notre tâche. On l'a déjà beaucoup compliquée en nous imposant un plan comptable, que nous n'avons pas encore assimilé et que beaucoup de maires n'assimileront jamais et considèrent comme une brimade. Les maires ruraux sont des gens de bon sens et de grande honnêteté, mais ce ne sont pas des experts-comptables, non plus que les exécutants qu'ils ont à leur disposition !

On nous demande à tout bout de champ des délibérations du conseil municipal, ce qui nous obligerait à réunir le conseil municipal en permanence. Or, les agriculteurs ont d'autres soucis et d'autres obligations. Evitez-nous donc les programmes inutiles et la paperasserie. Vos ordonnances ont supprimé le cloisonnement dans le budget de la voirie, mais il ne faut pas que les services financiers le rétablissent par l'affectation des dépenses. Nous discutons cette affectation quand nous le pouvons et quand nous en sommes capables, mais beaucoup de braves maires sortent de ces discussions découragés ou révoltés. Pensez à tout cela ! Pensez également à réunir la commission d'étude des problèmes municipaux ! Pensez aussi que les services que l'Etat nous rend — techniciens qui s'occupent de nos chemins, personnel des finances qui perçoit nos impôts — il nous les fait payer très cher alors que 150 charges environ sont imposées aux communes par les collectivités publiques. Vous abusez gratuitement de nos services et vous nous faites payer très cher les vôtres, ceux de vos techniciens, ceux de vos financiers.

Pour faire plaisir à M. le président, je ne veux pas insister sur ce problème...

M. le président. C'est au Sénat que vous ferez plaisir en respectant ses décisions !

M. Fernand Verdeille. ... et je veux vous laisser le soin d'y réfléchir.

Monsieur le ministre, on vous a dit tout à l'heure que vous seriez très sévère pour les parents indignes ; vous tiendrez donc à être un tuteur digne de la confiance que peuvent vous témoigner les collectivités locales.

J'en viens au problème de la répartition du fonds routier que je traiterai rapidement.

M. le président. Monsieur Verdeille, vous avez dépassé votre temps de parole et je vous prie donc, avec toute l'amitié que je vous porte, de conclure.

M. Fernand Verdeille. Je vous demande, monsieur le ministre, de revoir cette répartition du fonds routier. Soixante-quatre pour cent des crédits devaient être affectés aux routes nationales ; c'est 77 p. 100 qui leur sont accordés, c'est-à-dire 20 p. 100 d'augmentation de la part revenant à la tranche nationale ; 11 p. 100 devaient être affectés aux routes départementales, c'est 8 p. 100 qui leur sont accordés, soit une diminution d'un tiers ; les chemins communaux devaient bénéficier de 25 p. 100, ils reçoivent 15 p. 100, soit une diminution considérable.

Si l'on examine la part devant aller aux chemins proprement dits — car il reste une tranche urbaine au point de vue financier alors que la voirie urbaine n'existe plus et a été intégrée dans la voirie communale — les communes ne touchent pas les crédits de cette tranche urbaine. La tranche communale seule devait être de 18 p. 100, elle n'est que de 8,6 p. 100, soit une diminution de plus de la moitié. Une de nos protestations vise le fait que si, administrativement, à notre demande, vous avez fusionné la voirie urbaine et la voirie vicinale pour faire la voirie communale, nous constatons que, là aussi, l'intendance n'a pas suivi : les devoirs administratifs sont passés aux communes mais l'argent qui leur était affecté ne leur a pas été versé. Nous déplorons aussi que des ponctions continuelles soient exercées sur le peu qui reste du fonds routier : 200 millions pour le financement du fonds routier ; 20 millions pour une quinzaine de personnes au ministère de l'intérieur ; pour la réparation des ponts démolis par suite de faits de guerre, bien que le prélèvement soit beaucoup plus important, le ministre des travaux publics n'a pu encore, malgré les questions écrites que j'ai posées, préciser l'emploi de ces fonds.

J'ai reçu aujourd'hui, dimanche 26 novembre, une réponse datée d'aujourd'hui en réponse à ma question du 27 juin 1961 ! Le ministère des travaux publics n'a pas encore établi de programme pour employer les 2.120 millions d'anciens francs de crédits qu'il a perçus du ministère de l'intérieur et c'est pourquoi on ne peut pas me convaincre quant à l'emploi des fonds.

Monsieur le ministre, je m'arrête dans cette énumération. Nous aurons l'occasion de reparler du fonds routier à une période où le temps nous sera moins mesuré. Je n'abuserai pas de votre patience.

Je vous demande, en conclusion, de nous défendre contre les prélèvements effectués sur nos finances et de nous aider à éviter des erreurs administratives qui ressemblent quelquefois à des tracasseries. Nous voulons, avec ce que nous avons de force, de volonté et de cœur, avec notre bonne foi et notre bon sens, à l'occasion du problème de nos routes, vous aider à rester dans la bonne voie, et vous y resterez chaque fois que, selon des précédents, vous voudrez bien entendre la voix de l'association des maires de France et de nos collègues de ce Sénat qui tient à rester le grand conseil des communes de France. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Max Monichon.

M. Max Monichon. Monsieur le président, monsieur le ministre, ms chers collègues, si tout à l'heure je suis intervenu pour demander la création de lignes aériennes intérieures à partir de Bordeaux et le maintien des lignes de navigation de Bordeaux vers l'Amérique latine, je voudrais maintenant revenir sur terre.

A mon tour, et au nom des trois autres collègues sénateurs de mon département, je viens formuler les préoccupations des maires que nous avons ici la charge et la mission de représenter. Nous conservons avec notre collège électoral des contacts permanents et nous pouvons comprendre les préoccupations des maires, qui sont de trois ordres.

Au premier chef, bien sûr, l'entretien des chemins communaux qui leur crée des soucis considérables. Sur cette question, je serai extrêmement bref puisque, aussi bien, le problème a été parfaitement évoqué par le rapporteur de la commission des finances, M. Masteau, et que d'autres collègues qui m'ont précédé à cette tribune en ont aussi, longuement et utilement, parlé. Il y a ensuite le problème des crédits inscrits au chapitre 67-50 et relatifs aux bâtiments publics. Il y a enfin, au moment où les maires de France s'inquiètent de la préparation de leur budget, le souci de connaître quel est le montant de la recette garantie aux communes, qui ne sont pas à la perception directe au sujet de la taxe additionnelle à la taxe locale sur le chiffre d'affaires, qui leur sera attribuée en vue de leur permettre l'établissement du budget de 1962.

Pour ce qui est du fonds routier, vous vous souvenez que 22 p. 100 des taxes devaient l'alimenter. En 1960, ce fonds n'était plus alimenté que par 7,7 p. 100 des taxes. Bien que la situation ait évolué depuis 1958, il n'est pas douteux que si la proportion initialement prévue entre la tranche nationale et les tranches locales avait été respectée, des crédits plus importants auraient été affectés aux tranches départementale et communale en 1960 et 1961.

L'étude comparative des crédits affectés aux différentes tranches en 1961 et déjà prévus pour 1962 nous fait constater que le pourcentage des crédits de dépenses sont en augmentation, comme vient de le souligner notre collègue M. Verdeille, en ce qui concerne la tranche nationale, mais au détriment des tranches locales.

Nous voyons aussi que les crédits de dépenses afférents à la tranche communale sont inférieurs en 1962 à ce qu'ils étaient en 1961.

La situation est encore plus catastrophique lorsqu'on examine les dépenses d'infrastructure routière prévues au IV° plan de modernisation et d'équipement et leur financement. J'ai lu dans la presse qu'une session spéciale du Parlement est envisagée pour examiner le IV° plan. Je n'alourdirai donc pas le présent débat et reviendrai sur cette question ultérieurement.

Le problème de l'amélioration et de la modernisation du réseau communal préoccupe au plus haut point les milieux ruraux. Les budgets communaux ne peuvent financer seuls l'exécution des travaux routiers les plus urgents pour faire face à l'augmentation de la circulation, pour répondre aux notions de sécurité les plus élémentaires et pour rattraper le retard dans l'exécution des travaux routiers que le défaut de subvention depuis 1957 a engendré.

Faute de subventions depuis 1957, nos communes se sont endettées dans des conditions fort importantes. Vous me permettrez, monsieur le ministre, de vous relater très rapidement la visite que nous faisions, il y a quinze jours, au maire d'une petite commune de 112 habitants, affligé, le pauvre ! de quarante-deux kilomètres de chemins communaux. Il nous disait : depuis trente-deux ans que j'administre ma commune, c'est la première fois que je contracte un emprunt pour entretenir mes chemins.

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Il a eu tort !

M. Max Monichon. C'est vous dire avec quelle parcimonie, avec quel souci d'économie les maires de nos petites communes rurales essaient d'administrer le patrimoine communal. Vous comprendrez alors quelles peuvent être les difficultés qu'entraîne pour eux l'état de leurs chemins. Les communes attendent que leur soient versées les subventions auxquelles elles peuvent prétendre, puisque les départements ont créé un deuxième plan d'investissement routier. Des entrepreneurs ne sont pas réglés. D'autres travaux non moins urgents attendent. Nos communes hésitent à les entreprendre, dans l'ignorance où elles sont de l'époque à laquelle une aide du fonds routier leur sera accordée. Ce ne sont pas les propositions budgétaires qui vont rassurer les maires. Si nos moyens financiers nous imposent de choisir entre l'indispensable, le nécessaire et le superflu, peut-être pourrions-nous être moins généreux pour ceux qui viennent nous dire au revoir, et pourrions-nous penser davantage à notre pays et aux admirables administrateurs locaux que sont les maires des communes de France.

Enfin, pour ce qui est des crédits relatifs aux bâtiments publics, vous avez fait cette année, monsieur le ministre, un effort important, dont il est normal de vous remercier. Mais je ne vous apprendrai rien en vous disant que, depuis quatre ans, 200 ou 300 dossiers de demandes de subventions pour des bâtiments publics sont en instance dans les préfectures. Comme en 1959, le crédit de 100 millions d'anciens francs ne permet même pas de financer les travaux en cours. Vous comprendrez quelle peut être la grande misère des bâtiments publics de nos communes rurales. J'évoquerai la visite que nous faisions, il y a quinze jours, de petites mairies dont l'aspect ne répond plus, tant elles ont besoin de réparations et d'entretien, au caractère de maison communale où tout le monde devrait se trouver à l'aise.

Puis, il y a le problème de la recette garantie qui commande la confection des budgets communaux. Un orateur avant moi vous a rappelé que le conseil d'administration de l'association des maires de France proposait une attribution de 3.100 francs

par habitant alors que cette attribution est présentement de 2.850 francs.

Monsieur le ministre, j'aimerais connaître votre décision sur ce point car elle commande la confection de nos budgets. Il faudra vous inspirer, dans la décision que vous prendrez, du fait que cette attribution doit demeurer en harmonie, d'une part, avec les augmentations des charges — salaires par exemple — d'autre part, avec l'ensemble des dépenses obligatoires imposées aux communes. Je serais heureux qu'au travers de votre réponse l'ensemble des maires des communes de ce pays comprennent qu'ils ont en vous un tuteur bienveillant. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Mont.

M. Claude Mont. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, dans un souci de courtois et bons rapports avec les municipalités, il vous plaît, monsieur le ministre, d'être moins tenu pour le tuteur des collectivités locales que pour leur conseiller.

Je n'y fais point d'objection. Mais nos communes sont trop privées de moyens de résoudre leurs problèmes d'intérêt public pour renoncer à trouver en vous un défenseur désigné, quel que soit le titre, sèchement juridique ou d'aimable commerce, qui vous agrée. Elles veulent donc toujours découvrir en vous l'avocat de haute qualification pour faire admettre et pour promouvoir les profondes réformes qui s'imposent.

Votre prédécesseur avait créé une commission d'étude des problèmes communaux et, au cours du débat budgétaire à l'Assemblée nationale, vous avez pris l'engagement de la réunir de nouveau à brève échéance.

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* C'est fait !

M. Claude Mont. Soyez-en félicité, en prélude aux vifs compliments que nous vous adresserons lorsque, en conclusion de ses travaux, vous associerez aussi tôt que possible le Parlement à l'ajustement de la loi de 1884 aux conditions de la vie moderne et aux responsabilités accrues des municipalités.

Pour aller vite et cependant sans risque d'intervention désordonnée, il faut prononcer d'équitables restitutions de charges des collectivités locales à l'Etat. Je vous le demande : est-il normal de faire construire nombre de bureaux de postes par les petites communes au prix d'accablants millions de francs allégés seulement par une subvention symbolique de 500.000 francs ?

M. Marcel Audy. Très bien !

M. Claude Mont. Est-il normal d'exonérer ensuite de tout loyer l'occupation de ces immeubles ou de l'acquitter à un taux dérisoire, rarement raisonnable, pendant 18 ans ?

Est-il normal de développer l'équipement en téléphone automatique rural à l'aide de prêts sans intérêt par les collectivités locales et remboursables en douze ans ?

Est-il normal d'imputer le service des allocations militaires sur les seuls budgets locaux ?

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* C'est exact !

M. Claude Mont. J'interromps ici mes questions. Mais vous savez que je suis loin, très loin, d'avoir épuisé le sujet.

Eh bien, je crois que si vous réussissiez à mettre un terme à ce désordre des compétences, à ces abusifs concours forcés des communes à l'administration générale du pays, à cette exploitation du faible par le fort, vous créeriez les meilleures conditions d'une salutaire rénovation de la loi de 1884. Au demeurant, n'est-ce pas déjà l'une des pressantes recommandations de la Commission d'étude des problèmes municipaux instituée par votre prédécesseur ?

Le 30 octobre, vous avez déclaré vouloir « veiller très particulièrement sur la variation des charges que supportent les budgets locaux ». Nous y applaudissons. Mais vous aurez sans doute noté aussi qu'il s'agit non seulement de faire obstacle à de nouvelles démissions de l'Etat au détriment des communes, mais encore de supprimer des pratiques désormais d'usage qui bouleversent les finances locales. De surcroît, le problème même de la réforme des finances locales, qui se pose depuis soixante ans, s'analyserait, avant solution je le souhaite, dans des termes plus adéquats à son objet propre !

Il est possible que, longtemps encore, les municipalités ne disposent pas des ressources suffisantes pour remplir leurs tâches accrues et complexes. Raison de plus pour ne pas dévoyer leurs médiocres trésoreries, pour leur attribuer leur juste part sur le produit de la taxe locale ou des taxes sur l'essence destinées au fonds routier, pour adapter les subventions.

Or, si pour l'an prochain M. le rapporteur spécial de la commission des finances a eu la satisfaction d'enregistrer l'amélioration de la tranche départementale du fonds spécial d'investissement routier, il a vivement déploré la réduction de 10 millions de nouveaux francs des autorisations de programme et de 5.630.000 nouveaux francs des crédits de paiement de la tranche communale.

M. Marcel Audy. Très bien !

M. Claude Mont. La méthode est mauvaise d'adapter telle dotation aux besoins des uns sur les dépouilles des autres.

La solution était dans la loi qui prescrivait de faire leurs comptes exacts aux départements et aux communes dans l'affectation des ressources de la fiscalité sur les produits pétroliers. Nous vous demandons fermement d'y revenir.

Avec nombre de mes collègues, j'ai déjà recommandé la liaison et l'exploitation simultanée des travaux d'eau et d'assainissement. Votre circulaire du 25 novembre 1960 y engage les communes. Mais il reste à tirer les conséquences pratiques pour l'Etat au jour de l'établissement du plan financier des projets de construction des réseaux d'égouts.

A cette fin, nous ne vous demandons pas des subventions à 60 p. 100, comme en Belgique, mais nous ne voudrions pas que le taux maximum de 40 p. 100 que vous rappelez dans le commentaire du chapitre 65-50, jamais atteint pour les communes rurales de mon département, soit la très rarissime exception.

A la vérité, la modernisation des communes est encore entravée par le coût et l'insuffisance du crédit.

Il y a quelques années, une adduction d'eau s'exécutait à l'aide d'un emprunt à 3 p. 100. Parallèlement à la diminution, parfois très forte, de la subvention de l'Etat, il faut désormais en passer par un emprunt à 5, 25 p. 100. Tel est le taux habituel du crédit aux communes. Il est indispensable de l'abaisser.

Pourtant, même à ces conditions, l'argent nécessaire est chichement décompté aux communes pour toute opération non subventionnée. Leur grand banquier traditionnel, la Caisse des dépôts et consignations, ne leur prête toujours qu'un maximum annuel de trois millions d'anciens francs, relevé pourtant à huit millions depuis un ou deux mois pour les seuls travaux de réfection vicinale.

Il faut donc se plier à cette rigueur et renoncer, par exemple, à construire une classe de six millions d'anciens francs non subventionnée par l'éducation nationale parce que classée désespérément loin à la suite sur la liste départementale d'urgence des constructions scolaires. Il faut fragmenter la réalisation d'importants projets qu'il serait économique d'entreprendre rationnellement et de conduire régulièrement à leur terme, sans interruption par défaut de financement.

Pour résoudre les problèmes de cette nature, la Belgique a institué ce remarquable Crédit communal cumulant les avantages d'une entreprise privée et d'un organisme coopératif. Pourquoi ignorer les renseignements de cette expérience centenaire où d'aucuns proposent de trouver le modèle d'une banque des communes d'Europe ?

Nous avions bien jadis fondée une caisse nationale de crédit aux départements et aux communes par une loi du 28 décembre 1931 et qui, après avoir seulement accordé des bonifications d'intérêts, octroya des prêts à partir de 1939. Un acte du 23 janvier 1942 l'a supprimée. Son maigre succès, apparemment dû à l'insuffisance de ses moyens, ne porte absolument pas sa condamnation définitive.

M. Waldeck L'Huillier. Très bien !

M. Claude Mont. Pourquoi ne combleriez-vous pas le vœu des administrateurs locaux en la reconstituant à partir de l'ancien fonds de gestion des emprunts unifiés des collectivités locales de 1953, devenu le groupement des collectivités pour le financement des travaux d'équipement par la grâce du décret du 8 septembre 1960 ?

Pour stimuler l'équipement des communes, donc le progrès, le bien-être, il ne faut plus ajourner la mise en place d'un système de ce crédit à faible intérêt au service des collectivités locales.

Enfin, au terme de l'examen des voies et moyens d'un meilleur régime de l'administration municipale, je veux évoquer d'un mot le problème des garanties à donner aux sapeurs-pompiers volontaires contre les risques d'accidents.

Devant l'Assemblée nationale, le 30 octobre, vous avez exposé le système prévu par les lois des 28 juillet 1927 et 7 juillet 1955, avec effet du 1er mars 1951. Les dispositions d'application en auraient été complètement élaborées, encore qu'elles se soient heurtées à des objections du ministère des finances. Pour en finir, vous avez déclaré : « J'ai cru nécessaire de soumettre cette affaire à la commission paritaire de la protection contre l'incendie, qui se réunit le 24 novembre prochain, et j'espère que nous arriverons à trouver une solution au problème soulevé ».

N'en doutez pas, vos espoirs étaient les nôtres ; les nôtres souvent rappelés depuis dix ans et plus. Ne soyez donc pas surpris de nous voir pressés et même impatients de connaître, sinon les avis de la commission réunie avant-hier, vendredi 24, du moins le parti que vous allez en tirer et la date — certainement très proche, n'est-ce pas ? — à laquelle vous promulguerez cette réglementation tutélaire, indispensable, tant attendue.

Votre mission est vaste. Elle n'en est pas moins capitale, car elle touche aux principes de notre vie locale, aux bases de notre vie nationale, à l'appareil essentiel de la démocratie.

La remplir avec foi, avec énergie, mais dans l'équité, toujours attentif à l'humain, ce sera un témoignage de compréhension aux administrateurs locaux qui le méritent et ce sera bien servir le pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Romaine.

M. Eugène Romaine. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je n'ai pas l'intention de faire un tour d'horizon. Je me contenterai d'attirer votre attention sur des cas déterminés, qui auraient d'ailleurs pu faire l'objet de questions orales ou écrites. Je vais vous dire tout d'abord que je me ferai le défenseur des petites communes et des départements sous-équipés.

Vous élaborez en ce moment un programme triennal de travaux d'urbanisme, alimenté par le fonds d'investissement routier, tranche urbaine. Or, par note adressée aux préfets, vous avez écarté par avance les projets inférieurs à 150.000 nouveaux francs. En conséquence, les petites communes qui ont pourtant à exécuter des aménagements qui représentent un caractère urgent, notamment les traversées de bourgs, sont écartées du bénéfice de ces subventions, leur budget ne leur permettant pas d'atteindre ce minimum.

En effet, bien avant que n'existe le permis de construire, l'installation de ces maisons était anarchique dans ces petites communes et, de ce fait, certains tronçons n'excèdent pas une largeur de quatre mètres. En dehors d'une question d'urbanisme, ces situations présentent un danger certain pour la circulation. C'est pourquoi je vous demande d'en étendre le bénéfice aux projets les plus dignes d'intérêt quel qu'en soit le montant.

En ce qui concerne la tranche départementale du fonds d'investissement routier, à mon avis les critères de répartition qui sont en vigueur ne représentent pas très exactement les besoins et il serait plus équitable de prendre en considération le nombre de kilomètres restant à bitumer. Il n'est pas logique de subventionner des travaux terminés depuis longtemps pendant que dans certains départements, et notamment dans celui que je représente, il reste à bitumer 1.300 kilomètres de routes départementales.

Je tiens également à attirer votre attention sur les difficultés qu'éprouvent les collectivités locales à financer certains travaux, notamment d'éclairage public, construction de cimetières, de mairies, etc. En l'absence de subventions, la caisse des dépôts et consignations refuse les prêts nécessaires. Je vous demande, en conséquence, monsieur le ministre, de leur accorder une dotation, en quelque sorte symbolique, qui permettrait de contracter des emprunts indispensables à ces réalisations.

Avant de terminer, je vous fais remarquer que certaines communes ayant quelque biens, des coupes de bois, des locations d'exploitation de carrière, etc., qui sont en général un signe de pauvreté du sol de ces communes, en conséquence de rentrées fiscales souvent déficientes, voient leur contingent de la taxe locale diminué au prorata de ces ressources.

J'aurais bien d'autres remarques à présenter, mais, en raison de l'heure, j'arrêterai ici mon intervention. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Barrachin.

M. Edmond Barrachin. Mesdames, messieurs, je tiens à exprimer devant le Sénat l'émotion ressentie par un grand nombre d'élus de la région parisienne au sujet d'une affaire que j'entends placer uniquement sur le plan des principes et non de la politique. Il s'agit du cas de M. Jean Dides, conseiller municipal de Paris. (*Murmures sur certains bancs.*)

M. Jean Dides a été appréhendé à sept heures du matin à son domicile, le samedi 18 novembre, par le commissaire divisionnaire Clot, dans les conditions suivantes. Le préfet de police avait transmis, la veille, au ministre de l'intérieur une note des renseignements généraux sur la réunion tenue à la Mutualité sous l'égide du Comité de Vincennes. Il s'agissait d'un rapport dit « rapport blanc », c'est-à-dire ne portant aucune indication concernant les auteurs du rapport ou le service auquel ceux-ci appartenaient. Or, un rapport de cette nature ne peut être produit à l'appui d'une plainte ou d'une poursuite et pourtant il fut transmis au garde des sceaux, accompagné d'une plainte signée par le ministre de l'intérieur et établie sur une simple feuille de papier blanc.

Le garde des sceaux transmit la plainte du ministre et le rapport au procureur général, qui fit ouvrir une information à dix-neuf heures trente le vendredi 17 novembre. M. de La Messelière, juge d'instruction de service, n'estima pas qu'il y avait lieu de décerner, en l'état, un mandat d'amener contre M. Dides et décerna une commission rogatoire très large afin de réunir préalablement des éléments d'information.

C'est conformément à cette commission rogatoire que M. Dides fut amené dans les locaux de la police judiciaire comme témoin. Il nia avoir tenu le propos qu'on lui imputait. Le commissaire Clot procéda également à l'audition de MM. Georges Bidault, Lafay, Le Pen, Marçay et Menuet, qui confirmèrent les déclarations de M. Dides. Dans l'après-midi, le même M. Clot entendit le commissaire du cinquième arrondissement et le contrôleur général des cinquième, sixième et septième arrondissements, qui avaient suivi la réunion grâce aux haut-parleurs fixés dans le hall de la Mutualité. Ils confirmèrent les propos de M. Dides.

Ainsi le 18 novembre, à vingt heures, le dossier comportait un rapport anonyme formellement contredit par les sept dépositions susvisées. M. Dides n'en fut pas moins placé sous mandat de dépôt, le juge d'instruction décidant par ailleurs d'entendre, dans un délai très bref, les bandes magnétiques prises lors de la réunion et les auteurs du rapport.

Le 23 novembre, en présence de trois techniciens de la préfecture de police, de trois experts sténographes, des juges d'instruction, des représentants de la Radiodiffusion-télévision française et d'Europe numéro un, de l'inculpé et de ses conseils, il a été procédé à l'audition desdites bandes magnétiques. Cette audition révélait l'inexistence du propos incriminé.

D'autre part, le juge d'instruction avait demandé au ministre de l'intérieur de mettre à sa disposition les auteurs du rapport afin de pouvoir les entendre sous la foi du serment. Le ministre avait renvoyé le juge d'instruction au préfet de police, lequel indiquait que, selon une jurisprudence constante, les membres du service des renseignements généraux ne pouvaient jamais être entendus sur les rapports anonymes qu'ils faisaient pour l'information du préfet et du ministre.

Dans ces conditions, il ne restait plus qu'à mettre M. Dides en liberté provisoire. Ce qu'il y a lieu de remarquer, c'est que le magistrat instructeur prit lui-même l'initiative de faire connaître au parquet qu'il entendait mettre M. Dides en liberté d'office, c'est-à-dire sans que l'inculpé ait une demande à formuler puisque l'élément matériel du délit avait disparu.

Le parquet a fait à cette communication la réponse la plus stupéfiante qui soit. En effet, d'une part il s'est opposé à la mise en liberté d'office jusqu'à ce que les sténographies des bandes magnétiques soient versées au dossier, témoignant ainsi sa défiance à l'égard du procès-verbal établi par le juge d'instruction et signé par les experts de la préfecture de police, et mettant en doute les capacités d'audition de ceux qui avaient participé à l'instruction du 23 novembre. En outre, le parquet s'opposait à la mise en liberté en demandant l'audition des témoins de l'accusation, alors qu'il existait au dossier la lettre du préfet de police indiquant qu'ils ne seraient jamais entendus. En somme, le parquet sollicitait, bien entendu sur ordre écrit de la chancellerie, le maintien indéfini de M. Dides en détention.

Une heure après ces réquisitions singulières, le juge d'instruction rendait son ordonnance de mise en liberté d'office. Dans la minute qui suivit, le parquet interjeta appel, toujours sur les mêmes instructions, ce qui est un fait sans précédent dans les annales judiciaires.

En effet, une ordonnance de mise en liberté provisoire rendue sur la demande de l'inculpé et sur réquisitions défavorables du parquet, peut être frappée d'appel par celui-ci qui exerce un recours contre l'inculpé.

Par contre, en matière de liberté d'office, un appel de parquet est dirigé contre le magistrat instructeur lui-même, puisque l'inculpé n'a pas eu de part à la décision qui a été rendue.

Dans ces conditions, le parquet défère à la chambre d'accusation la conscience même du juge d'instruction qui a rendu cette ordonnance. Une telle procédure a été en fait suivie une fois à Alger à l'égard de 18 mineurs de 18 ans, mis en liberté d'office par le juge d'instruction ; celui-ci a vu son ordonnance confirmée par des motifs sévères par la chambre d'accusation de la cour d'Alger. Il en sera certainement de même dans l'affaire de M. Dides.

Encore une fois, mesdames, messieurs, je ne me place pas sur le plan politique. Je n'appartenais pas au comité de Vincennes et n'étais point présent à la réunion de la Mutualité. Je me place sur le terrain des principes, sur celui de la justice, et je dis que la position du Gouvernement dans cette affaire est intolérable.

Oui ou non, y a-t-il encore dans ce pays liberté de s'exprimer, liberté d'être d'un avis contraire à celui du Gouvernement ?

Je vous demanderai, monsieur le ministre, avant d'en terminer, de répondre aux deux questions suivantes : est-il exact que le discours prononcé il y a quelques heures devant les officiers de réserve par le maréchal Juin a été largement censuré à la demande même de M. le ministre des armées ?

M. Philippe d'Argenlieu. Cela n'a rien à voir avec le budget !

M. Edmond Barrachin. Est-il exact que les services de l'information à Alger ont censuré certains passages des discours prononcés hier au Sénat à l'occasion du budget de l'Algérie et ont demandé que les commentaires soient titrés d'une manière qui ne soit pas défavorable au Gouvernement ?

Que nous voilà loin, monsieur le ministre, des débats du Palais royal, alors qu'en août 1958 nous tentions, vous comme moi, de bâtir l'édifice constitutionnel sur lequel reposerait l'Etat de la V^e République. Trois années ont passé et l'Etat s'effondre chaque jour un peu plus. Ce n'est pas une telle politique qui pourra le consolider. (*Applaudissements sur divers bancs à droite et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Descours Desacres.

M. Jacques Descours Desacres. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je reviendrai aux questions budgétaires qui sont liées aux problèmes communaux. A cette heure, je ne me permettrai pas de me livrer à une synthèse de ceux-ci et je ne développerai pas non plus les thèmes relatifs au fonds d'investissement routier que je me propose de défendre tout à l'heure, comme rapporteur des comptes spéciaux. Mais je veux dire maintenant, puisque nous avons le privilège d'avoir M. le ministre de l'intérieur et que nous ne l'aurons peut-être pas cet après-midi, que je m'associe à la protestation de M. Verdeille contre l'abus qui me paraît avoir été fait des crédits du fonds d'investissement routier, lorsqu'ils ont été utilisés pour favoriser certaines modifications de structures communales qui risquent de ne pas être favorables à ces collectivités.

Les questions très particulières que je voudrais aborder, puisque tous les problèmes généraux ont été traités et d'une manière excellente par de nombreux orateurs, sont les suivantes :

Les problèmes de retraite, d'abord. Monsieur le ministre, mes chers collègues, vous savez que la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales a demandé au printemps dernier une majoration du taux de cotisation aux collectivités. Or, d'après les renseignements qui nous ont été fournis, d'après ceux que j'ai pu avoir au sein même de votre ministère, il semble bien qu'en l'état actuel des choses, les petits bourgs qui ont du personnel permanent paient des cotisations de retraite sur les traitements de celui-ci, qui servent, en réalité, à donner des retraites à des agents de l'Etat ou d'autres collectivités. Par conséquent, une réforme du régime de la caisse de retraites pour les agents des collectivités locales s'impose, avec l'inscription au ministère de l'intérieur ou au titre des charges communes des crédits pour les retraites des agents de l'Etat qui sont actuellement servies par cette caisse.

Un autre problème, important pour les intéressés, est celui de la retraite des sapeurs-pompiers professionnels. Vous savez que ceux-ci ont été placés en catégorie B à la suite du décret du 20 septembre 1949 et il paraît peu logique de voir que les services accomplis par eux antérieurement à ce décret, et notamment pendant la guerre où ils avaient à faire face à des risques importants, ne leur assurent pas les mêmes avantages que les services accomplis postérieurement au décret.

Un autre problème qui concerne votre budget, monsieur le ministre, est celui de la retraite des maires et des adjoints. Vous savez qu'il y a un certain nombre de maires et adjoints qui, après une longue vie consacrée au bien public, se trouvent dans des situations difficiles et, à l'heure actuelle, les maires et adjoints sont à peu près les seuls qui n'aient pas de caisse de retraite.

Il est certain qu'un tel organisme ne peut être conçu, ni en tout cas construit, sans l'aide technique de l'Etat pour lui donner ses statuts et vraisemblablement ensuite sans l'aide d'un certain concours financier de l'Etat, justifié par le fait que maires et adjoints ont joué le rôle de représentants de l'Etat dans leurs communes durant l'exercice de leurs fonctions.

Après les problèmes de retraites, je passe à un autre qui intéresse la vie courante des communes, le problème de la documentation.

Beaucoup de temps est perdu dans nos communes dans les rapports des maires avec votre administration et par conséquent dans vos services eux-mêmes, du fait de l'insuffisance de la documentation des services municipaux.

Des crédits ont été inscrits pour le rétablissement de la documentation communale au budget de 1961. Ils figurent encore cette année au chapitre 34-95, mais rien n'a été envoyé jusqu'à présent dans les communes et je me permets d'insister, monsieur le ministre, auprès de vous pour que soit reprise cette publication.

Un dernier point est celui de la répartition des charges d'aide sociale entre l'Etat et les collectivités locales. Ce problème intéresse différents ministères, le vôtre, monsieur le ministre, le ministère de la santé et également le secrétariat d'Etat aux finances. Dans une correspondance récente, vous avez bien voulu indiquer, monsieur le ministre, que vous vous penchiez sur ce problème, afin de mettre un terme à certaines injustice actuelles. Malheureusement, je ne vois aucune inscription budgétaire qui puisse en donner l'espoir. Je serais très heureux, et un certain nombre de mes collègues avec moi, si nous apprenions de votre bouche qu'une décision a été prise en accord avec vos collègues pour résoudre ce problème. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Pinsard.

M. Jules Pinsard. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention qui sera brève concerne le personnel géré par votre budget. Le décret n° 60-400 du 22 avril 1960 a réformé le statut du cadre des chefs de division et attachés de préfecture. En introduisant la notion d'attaché principal, il a supprimé l'ancienne hiérarchie des chefs de bureau de préfecture. Le statut est ce qu'il est et notamment l'article 2 *in fine* spécifie que les attachés de préfecture peuvent assumer la direction d'un bureau sans que cela modifie de quelque façon leur grade.

Nous sommes quelques-uns à être un peu inquiets de cette réforme parmi d'autres. En effet, l'intention de ce texte réglementaire est de permettre, d'abord un recrutement jeune et qualifié, ensuite et corrélativement un débouché rapide aux cadres de valeur. Si ce statut aboutit à un tel résultat, nous acceptons ce texte, et je serais le premier à m'en féliciter, car le premier à en bénéficier dans le cadre de mon département.

Cependant, il serait tout à fait anormal que justice soit rendue aux cadres futurs au détriment des cadres actuels, parfaitement capables, et assurant des responsabilités supérieures. Or, tel serait le cas, si les attachés de préfecture de classe exceptionnelle ou de 1^re classe, chargés d'un bureau, ne pouvaient pas, par le jeu des dispositions statutaires, prétendre à devenir attachés principaux, étape logique et obligatoire pour accéder au grade de chef de division.

Certes, le principe d'une sélection professionnelle est acquise, ce qui semblerait *a priori* résoudre le problème. Mais, dans l'ignorance de ce qu'une telle sélection pourrait être — examen de culture générale ou épreuves professionnelles — tout est à craindre d'un tel texte.

Je voudrais, monsieur le ministre, vous demander s'il ne vous paraît pas inadmissible que des fonctionnaires supérieurs, ayant depuis de nombreuses années la charge d'un bureau, puissent être écartés, par le hasard d'un concours, des fonctions qu'ils méritent évidemment — sans cela, vos préfets ne les auraient pas mis où ils sont — et, dans ces conditions, quelles mesures vous entendez prendre pour remédier à cette situation.

D'avance, monsieur le ministre, je vous en remercie. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Le ministère de l'intérieur est assurément celui des collectivités locales. Il n'est pas le *local government board.* Il en diffère essentiellement par l'infériorité des pouvoirs des collectivités locales françaises vis-à-vis des bourgs et des comtés de l'Angleterre, de leur indépendance vis-à-vis de l'administration centrale, qui leur apporte sa collaboration, mais ne cherche pas à avoir sur elles une emprise.

Je ne veux pas m'étendre sur les nombreux problèmes qui ont été développés ici et surtout sur la question de finances locales et spécialement municipales qui ont été évoquées, mais je pourrais dire qu'il existe aussi des questions départementales, même sur le plan financier et dans les rapports avec les communes.

On a fait état tout à l'heure de la commission des problèmes municipaux. C'est tout autant la commission des problèmes départementaux. Je pourrais ajouter que les transferts de charges qui ont été proposés par la commission l'ont été beaucoup plus souvent vers les départements que vers les communes.

Je viens donc affirmer cet esprit de solidarité intercommunale dont le conseil général est l'organe.

Pour le conseil général, il existe des questions d'administration et d'abord à l'intérieur de la préfecture. Des projets de réorganisation départementale ont été mis à l'étude. J'ai reçu de M. le Premier ministre, en date du 1^er août, une lettre dans laquelle il m'affirme que cette étude sera faite d'accord avec les conseils généraux. Les réformes vont être expérimentées dans quatre

départements et j'ai demandé la parole pour prendre acte de cette déclaration formelle de M. le Premier ministre qui, je pense, ne sera pas contredit par le ministre de l'intérieur, car le concours de celui-ci est nécessaire et l'expérience doit être faite en collaboration avec lui.

D'autre part, dans les discussions budgétaires qui ont eu lieu précédemment, j'ai vu constamment évoquer la charge des collectivités locales. Qu'il s'agisse du ministère de la santé, de l'aviation civile et par exemple de cet organisme qu'est l'aviation intérieure dont il a beaucoup été parlé aujourd'hui, ce sont toujours les collectivités locales qui financent, le plus souvent et les conseils généraux. Les conseils généraux ne sont considérés que comme des assemblées délibérantes et qui délibèrent surtout pour consentir des dépenses.

Monsieur le ministre, il n'est pas possible que nous restions dans cette situation. Nous ne sommes plus en 1871. Une évolution profonde s'est opérée dans la vie des collectivités. Aux anciennes tâches traditionnelles s'en sont ajoutées d'immenses dans l'aménagement du territoire et ce sont les conseils généraux, en fait leurs présidents, qui ont la charge, en toutes circonstances, de présenter des initiatives et de prendre des responsabilités. Ces responsabilités, nous les acceptons, mais nous réclamons une participation effective à la direction de nos départements. C'est en ce sens que je vous transmettrai, dans quelques jours, les conclusions d'un congrès des présidents de conseils généraux qui s'est tenu à la Rochelle et à Royan il y a quelques semaines.

Je le répète, nous ne sommes plus en 1871, mais à la veille de 1962. Une réforme doit être réalisée, sans quoi on pourrait penser que le Pouvoir préfère rester dans cette organisation ancienne pour exercer sur nous une autorité plus grande. L'autorité sans l'équilibre, c'est l'anarchie. C'est pour qu'un équilibre s'établisse que je réclame, pour les conseils généraux et leurs président, une part effective de l'administration, dans l'intérêt général.

Voilà ce que je voulais dire très simplement comme conclusion de ce débat. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Desseigne, parlant au nom de Mme Cardot.

M. Henri Desseigne, *parlant au nom de Mme Cardot.* Mme Cardot, qui s'est trouvée dans l'obligation de s'absenter, m'a demandé de vous faire part des observations très brèves qu'elle entendait formuler à l'occasion de la discussion de ce budget.

Monsieur le ministre de l'intérieur, votre circulaire n° 457 du 22 août 1961 relative à l'application du règlement des constructions neuves, en ce qui concerne la protection civile, dont nous ne méconnaissons pas la particulière importance, reste cependant muette en ce qui concerne le financement des suppléments considérables de dépenses qu'entraînerait l'application du règlement de 1942, aggravé par les nouvelles prescriptions prévues à l'annexe 2 de ladite circulaire.

Or, il ne peut être question de faire entrer ces dépenses dans les prix « plafonds » actuellement en vigueur pour les constructions financées avec l'aide de l'Etat. C'est pourquoi je me permets d'attirer plus particulièrement votre attention sur les conséquences graves que peut avoir la mise en application de ces instructions avant que des crédits nécessaires pour faire face au financement complémentaire n'aient été mis à la disposition des maîtres d'ouvrage intéressés.

Faites en sorte que des crédits soient dégagés pour permettre la mise en application de votre circulaire, monsieur le ministre. Nous vous en serons très reconnaissants.

D'autre part, Mme Cardot voulait insister, avec nos rapporteurs, pour que soit améliorée la situation des personnels de préfecture.

Elle fait observer que l'insuffisance des rémunérations, les difficultés de recensement et le retard dans le reclassement causent une gêne considérable. (*Applaudissements.*)

M. le président. Il n'y a plus d'orateur inscrit dans la discussion générale. Le Sénat voudra sans doute suspendre pendant quelques instants ses travaux. (*Mouvements divers.*)

M. le ministre de l'intérieur. Non, poursuivons le débat !

M. le président. Monsieur le ministre, je me permets de vous faire remarquer, d'une part, que les services de compte rendu doivent assurer un travail particulièrement pénible, d'autre part, qu'il est de tradition, quand nous siégeons depuis vingt et une heures trente, de suspendre, à l'heure où nous sommes, nos travaux pendant un quart d'heure.

Il n'y a pas d'opposition ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue le lundi 27 novembre à une heure quinze minutes, est reprise à une heure trente minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Roger Frey, *ministre de l'intérieur.* Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas que la haute Assemblée s'effraye du nombre de dossiers que j'ai apportés avec moi, ni des menaces à peine voilées que j'ai formulées dans les couloirs, lorsque j'ai menacé quelques sénateurs de parler pendant une heure et demie.

Je dois dire que mon vœu eût été de pouvoir répondre très longuement à chacun des orateurs ; étant donné l'heure tardive, je pense que la haute Assemblée ne m'en voudra pas si je réponds d'une façon assez brève à un certain nombre de questions, me réservant par la suite d'envoyer des réponses très précises et très détaillées à chacun de ceux qui ont bien voulu intervenir ce soir.

Mes premiers mots seront certes destinés à remercier le rapporteur de votre commission des finances, M. Jacques Masteau, pour l'analyse à la fois très complète et très précise, très nuancée, qu'il a faite du budget de mon département.

Rien de ce qui était essentiel ne lui a échappé. Il a bien voulu s'en tenir très justement à cela, appréciant l'ensemble du budget avec une hauteur de vue à laquelle je tiens à rendre un tout particulier hommage.

Il a tenu à souligner la conscience, le dévouement et le sacrifice de tous les personnels de police de la sûreté nationale et de la préfecture de police. Je tiens à l'en remercier dès maintenant.

Au cours de mon exposé, aussi bref que possible, je le répète, je voudrais répondre aux questions sur lesquelles il a plus particulièrement attiré mon attention.

Je voudrais simplement lui dire combien je partage les préoccupations que lui inspire la situation des collectivités locales. C'est là l'un des plus importants, sinon le plus important des domaines ressortissant de mon département, car il concerne l'existence de ces miliers de cellules actives qui composent le corps de notre pays et qui assurent sa vie quotidienne.

J'ai eu l'occasion de m'en expliquer au cours de récentes réunions de la commission d'études des problèmes municipaux. Je compte beaucoup sur l'action de cette commission pour m'aider dans une tâche qui est lourde et difficile. Je la réunirai à nouveau très prochainement dans un délai que l'on peut fixer à environ une quinzaine de jours pour poursuivre les importants travaux qu'elle a entrepris. Je ne me dissimule pas d'ailleurs l'ampleur des besoins. Je suis convaincu de la nécessité de poursuivre et d'amplifier l'effort qui a été commencé en ce domaine. Je m'y emploierai de mon mieux, soucieux avant tout de continuer à améliorer les conditions d'existence et d'accroître les moyens des collectivités locales en complet accord avec les élus qui les représentent.

M. Nayrou a, lui aussi, analysé ce budget du ministère de l'intérieur avec compétence et objectivité. Je le remercie à la fois de ses suggestions et des quelques épines que renfermait le bouquet de roses que, par moment, il voulait bien m'adresser. (*Sourires.*)

Avant d'aborder des sujets plus particuliers, je voudrais dégager les grandes lignes de ce budget du ministère de l'intérieur, tel qu'il vous a été présenté par les deux rapporteurs.

Ce budget se caractérise essentiellement par quatre points principaux. C'est un budget qui, je le crois très sincèrement, est en expansion.

Sans être insuffisant, il ne donne pas — il faut en convenir et je le déplore tout le premier — les moyens importants que j'eusse souhaités dans le domaine de l'administration générale.

L'effort principal du budget de fonctionnement porte sur le secteur de la sécurité.

L'effort principal du budget d'équipement porte sur le secteur des collectivités locales.

Le budget de l'intérieur est en expansion. Je m'explique : les dépenses de fonctionnement accusent une progression de 121 millions de nouveaux francs sur lesquels, compte tenu des mesures votées, les mesures nouvelles proprement dites atteignent 70 millions de nouveaux francs.

De leur côté, les autorisations de programme proposées au titre des dépenses d'équipement atteignent la somme de 209 millions de nouveaux francs passant ainsi, d'une année à l'autre, du simple au double. Rapprochée du chiffre de la progression des crédits d'équipement sur le plan national qui se situe autour de 10 p. 100, l'augmentation de 73 p. 100 de ce crédit apparaît comme satisfaisante, surtout si l'on considère que la principale part de cette augmentation est en faveur des seules collectivités locales.

Telles sont ce que je pourrais appeler les principales lignes de force de ce budget.

En revanche, la part de l'administration générale reste faible et modeste puisque ne représentant que 13,8 p. 100 sur l'ensemble du budget de fonctionnement, exception faite des crédits particuliers qui intéressent le secrétariat d'Etat aux rapatriés.

De nombreux problèmes se posent, vous les savez et vous l'avez souligné, à tous les échelons de cette administration. J'aurais aimé, dès cette année, pouvoir consentir un effort important vis-à-vis des personnels de l'administration centrale et des préfectures, mais la priorité qu'il a été nécessaire d'observer dans un certain nombre de domaines nous en ont partiellement empêchés.

Toutefois, d'importantes réformes statutaires sont inscrites en filigrane, tant vis-à-vis des membres des tribunaux administratifs que des personnels des préfectures et des cadres techniques des transmissions et du matériel. J'aurai l'occasion d'y revenir.

Qu'il me soit simplement permis d'indiquer maintenant que les sommes inscrites pour l'administration générale ne représentent pas un reflet exact de la situation.

En ce qui concerne les personnels, les mesures nouvelles qui s'y trouvent comprises n'ont qu'un caractère partiel. Elles constituent l'amorce de réformes d'ensemble déjà en cours d'élaboration ou sur le point d'aboutir dans les prochains mois.

L'effort principal du budget de fonctionnement porte, je l'ai dit, sur le secteur de la sécurité et, en particulier, sur le secteur police. J'aurai l'occasion répondant aux différents orateurs et, en particulier à Mlle Rapuzzi, de revenir tout particulièrement sur ce chapitre.

Je voudrais insister sur le dernier aspect de ce budget, celui qui a trait à l'équipement des collectivités locales. Ainsi que je l'ai indiqué au début, la progression est ici générale. Certains orateurs ont bien voulu le reconnaître.

Les crédits globaux passent de 92 à 159,3 millions de nouveaux francs, les crédits de la voirie départementale et communale de 4,2 à 4,5 millions de nouveaux francs, ceux des grosses réparations aux édifices culturels de 0,8 à un million de nouveaux francs, ceux des constructions publiques de 2,4 à 5 millions de nouveaux francs, ceux de l'habitat urbain de 2,4 à 18,8 millions de nouveaux francs, ceux du réseau urbain de 81,8 à 130 millions de nouveaux francs.

Mieux qu'un long discours ces chiffres me paraissent à même de prouver l'importance de l'effort qui a été consenti. Il m'est particulièrement agréable de vous indiquer mesdames, messoeurs, vous qui êtes les représentants les plus attentifs et j'allais dire les plus dévoués de ces collectivités, que cet effort sera poursuivi et développé. Il devra permettre d'ailleurs de poursuivre dans de bonnes conditions l'amélioration du réseau routier et de coordonner avec plus de bonheur la mise en place des infrastructures indispensables avec la réalisation des programmes de logements. Tel est en tout cas mon désir, telle est la ligne de conduite du ministre de l'intérieur qui, se voulant de moins en moins tuteur et de plus en plus conseiller et non pas seulement comme l'a dit M. Nayrou, le premier policier de France, se doit de faire mentir le vieil adage et de conseilleur devenir quelquefois le payeur.

Avant d'aborder le chapitre que je considère comme étant le plus important, celui des collectivités locales, je voudrais, chemin faisant, répondre à un certain nombre d'orateurs et tout de suite à M. Barrachin. Je le fais comme il l'a fait lui-même sans aucune espèce de passion politique sur un plan que je pourrais qualifier de technique.

J'aurai peut-être l'occasion de m'expliquer un jour prochain soit à l'Assemblée nationale, soit au Sénat, sur le problème qu'il a évoqué. Qu'il me permette simplement de lui dire que les deux questions qu'il a posées à la fin de son exposé ne s'adressent pas à moi. Je ne puis donc y répondre.

En ce qui concerne l'affaire qu'il a évoquée, je lui indiquerai tout simplement qu'une information judiciaire est ouverte, que cette information suit son cours et qu'il convient d'en attendre le résultat.

Je voudrais tout de suite passer à un certain nombre de questions qui ont été posées par plusieurs orateurs, particulièrement en ce qui concerne la réforme des services de l'Etat dans les départements. C'est un problème qui a été évoqué par MM. Nayrou, Champeix et Abel-Durand ; pardonnez-moi si j'oublie d'autres orateurs qui en ont parlé.

En ce qui concerne le premier point, les études entreprises ont essentiellement pour objet — vous le savez — l'amélioration du fonctionnement de l'administration départementale et la restauration de l'autorité des préfets sur l'ensemble des services de leur département.

Les réformes envisagées tendent, d'une part, à la simplification de l'organisation des services extérieurs de l'Etat dans les départements en procédant à un certain nombre de regroupements, d'autre part, à l'accélération de l'action administrative en supprimant les doubles emplois qui peuvent exister entre les services administratifs de certaines directions départementales et les bureaux des préfectures.

L'autre objet de cette réorganisation, c'est de permettre aux préfets de mieux suivre, de mieux coordonner l'action des différents services de l'Etat dans leur département, afin de réaliser l'unité chaque jour plus nécessaire de l'action administrative sur le plan départemental.

Il est, en effet, reconnu comme à peu près indispensable pour le Gouvernement d'envisager une certaine déconcentration en faveur de ses représentant locaux, c'est-à-dire les préfets. Il est très généralement reconnu également qu'il n'est pas de véritable réforme administrative sans cette déconcentration dont je viens de parler. Mais la déconcentration elle-même n'est pas une fin en soi car, lorsque l'on a le choix entre une mesure de déconcentration et une mesure de décentralisation, la seconde est sans doute préférable.

Les procédures d'approbation ou d'autorisation doivent donc constituer des exceptions justifiées par des raisons impérieuses et non la règle. Lorsque cette exception est admise, la compétence du préfet et celle du sous-préfet doivent, à leur tour, constituer la règle et celle du pouvoir central l'exception.

M. Mont, M. Nayrou, M. Verdeille, M. Abel-Durand ont parlé de la commission d'étude des problèmes municipaux qui s'est réunie voilà quelques jours à peine, et qui a recommencé le bon travail qu'elle avait déjà élaboré avec mon prédécesseur, M. Chatenet.

Je sais que les Assemblées attachent très justement un grand intérêt à cette commission d'étude des problèmes municipaux car elle doit examiner les problèmes posés aux collectivités locales pour le financement de leurs équipement et toutes propositions utiles concernant l'opportunité de la création d'une caisse nationale d'équipement des départements et des communes.

D'autre part, vous savez que la commission d'étude des problèmes municipaux a longuement examiné la question du transfert des charges, dont je sais qu'elle vous préoccupe particulièrement les uns et les autres, notamment dans les domaines de l'aide sociale, de la justice et de l'enseignement. Elle a passé en revue les différentes catégories de dépenses à supporter par les départements et par les communes, en s'efforçant, bien entendu, de déterminer la part de ces dépenses devant être mise à la charge de l'Etat ou, au contraire, maintenue à celle des départements et des communes en fonction des responsabilités réelles de ces diverses collectivités.

Ces travaux ont déjà permis d'adresser des propositions très précises aux différents ministères intéressés et j'espère que nous allons aboutir, car c'est au fond le but de la commission, à des résultats concrets qui pourront faire l'objet d'une communication ultérieure au Sénat.

M. Masteau et M. Champeix m'ont posé la question du personnel communal.

Je suis aussi préoccupé qu'eux de cette situation qui s'aggrave chaque jour davantage. Ce n'est certainement pas aux administrateurs communaux que vous êtes que j'apprendrai la difficulté que l'on éprouve à recruter du personnel communal. Les mairies s'inquiètent, en effet, tout particulièrement des difficultés qu'ils rencontrent lorsqu'ils désirent pourvoir les vacances d'emplois dans leurs services. Peu de gens ayant les aptitudes voulues se présentent aux concours et aux examens ouverts à cet effet. Cet état de choses est d'autant plus regrettable qu'en cette période d'expansion économique les municipalités ont à faire face à des tâches toujours plus nombreuses et plus complexes.

Le remède à cette crise pourrait être trouvé dans un certain nombre de mesures que le ministre de l'intérieur a mises en chantier et à la réalisation desquelles il s'est attaché tout particulièrement.

Parmi ces mesures, je voudrais citer tout d'abord la commission nationale paritaire du personnel communal, qui étudie un projet de décret modifiant le statut général des agents des communes dont certaines dispositions doivent faciliter le recrutement. Il s'agirait, par exemple, de porter de trente à quarante ans la limite d'âge d'accès aux emplois communaux et à donner aux maires la possibilité de nommer à des emplois communaux les agents inscrits sur la liste d'aptitude aux mêmes emplois dans une autre commune. Ce dernier procédé présenterait un autre avantage : il tendrait à l'avancement intercommunal et remédierait à l'inconvénient très souvent signalé qui résulte du fractionnement des administrations locales, obstacle à la mise en œuvre d'une véritable carrière communale pour un personnel particulièrement méritant.

On peut penser que ces aménagements, joints à une politique qui tendrait à encourager à la formation et au perfectionnement du personnel communal, à donner davantage de publicité aux

concours communaux, à développer les concours intercommunaux sur le plan départemental ou communal, auront des effets heureux sur une situation qui, je le répète, est extrêmement préoccupante à tous les points de vue.

Le recrutement — il ne faut pas se le dissimuler et vous le savez mieux que personne — est avant tout conditionné par les rémunérations. L'arrêté, actuellement applicable, du 5 novembre 1959, qui fixe le classement indiciaire des emplois communaux, n'a pu que reconduire, pour une très large part, les échelles indiciaires antérieures, les seuls bénéficiaires du rajustement limité ayant été les titulaires des emplois de direction des services administratifs et techniques.

Le ministère de l'intérieur — je ne vois pas pourquoi on le dissimulerait — a toujours été convaincu de l'insuffisance des aménagements indiciaires consentis au personnel communal par cet arrêté et il s'est toujours déclaré prêt à reprendre l'examen de cette affaire dès que les circonstances le permettraient.

Or, je vous signale que l'Etat a récemment consenti à ses fonctionnaires de nouveaux avantages indiciaires, qu'il s'agisse des catégories B, C ou D, ou de cadres administratifs supérieurs particuliers. Aussi ai-je été amené à reprendre contact avec mon collègue des finances à qui j'ai adressé, voilà quelques semaines, un projet d'arrêté tendant à se substituer à celui qui est actuellement applicable.

Ce texte a deux objets principaux. D'une part, il prévoit, en faveur des emplois d'exécution des catégories C et D de l'Etat, le bénéfice des mesures fixées par ce dernier à l'égard de ces catégories, à compter du 1er juillet 1961. D'autre part, il tend à la revalorisation indiciaire des emplois moyens et supérieurs, ainsi que de quelques emplois d'exécution spécifiquement communaux appartenant aux catégories ouvrières et aux services divers.

Enfin, dans le même ordre d'idées, une série d'arrêtés tendant à la revalorisation de différentes indemnités allouées aux agents communaux ont été soumis pour avis au ministère des finances. Certains d'entre eux qui ont recueilli son adhésion doivent être publiés très incessamment au *Journal officiel*.

Je désire ajouter, pour terminer sur ce point, qu'il ne m'échappe nullement que l'actuelle situation du personnel communal risque d'avoir à brève échéance de très graves conséquences sur la gestion des affaires municipales. Je voudrais que vous soyez assurés, mesdames, messieurs, que je ferai vraiment tout ce qui est en mon pouvoir pour y apporter les remèdes qui s'imposent, et cela d'extrême urgence. (*Applaudissements au centre droit ainsi que sur divers bancs à droite et au centre gauche.*)

M. Masteau a posé une question importante, que je voudrais développer rapidement, concernant l'équilibre des budgets ordinaires des collectivité locales.

Les crédits gérés par mes services au titre des subventions pour l'équilibre des budgets ordinaires n'appelent pas de commentaire particulier. En effet, la plupart de ces subventions sont calculées selon des critères mathématiques fixés par la loi et elles sont versées d'office aux collectivités bénéficiaires. Il en est ainsi, en particulier, de la participation de l'Etat aux dépenses d'intérêt général, de la subvention aux départements pauvres, de la subvention automatique allouée en compensation de certaines moins-values de recettes subies par les communes atteintes du fait de la guerre, des allocations destinées à compenser également le manque à gagner résultant pour les communes des exonérations fiscales qui sont prévues en faveur des constructions neuves.

Certains de ces crédits sont stables, ainsi ceux qui sont destinés, par exemple, au versement de la participation de l'Etat aux dépenses d'intérêt général. D'autres, au contraire, diminuent, et c'est notamment le cas du crédit prévu pour le versement des subventions automatiques aux communes sinistrées, subventions qui tendent à disparaître au fur et à mesure que s'accomplit la reconstruction.

En revanche, le crédit ouvert pour compenser les exonérations fiscales dont bénéficient les constructions nouvelles augmentent chaque année en fonction du rythme de la construction de logements et il est probable que les modalités d'attribution de certaines de ces subventions fondées sur des critères inchangés depuis une quinzaine d'années méritent très certainement d'être soigneusement revues, revisées et corrigées. Je me propose de faire procéder à l'étude des modifications qui pourraient être apportées en ce domaine.

J'ajouterai un mot sur des attributions qui n'apparaissent pas au budget du ministère de l'intérieur, mais qui y tiennent cependant une très grande place, surtout dans les budgets des départements et des petites communes. Il s'agit des attributions du fonds de péréquation de la taxe locale, à propos de laquelle un certain nombre d'orateurs ont bien voulu m'interroger.

Le comité chargé de la gestion de ce fonds s'est réuni le 8 novembre dernier, vous le savez, et je puis indiquer que les calculs auxquels il a été procédé ont permis d'envisager un relèvement important du minimum garanti par habitant. J'ai proposé à mon collègue M. le ministre des finances de porter ce minimum à 13,50 nouveaux francs pour les départements.

Il me reste à traiter très rapidement quelques problèmes concernant la voirie des collectivités locales et l'équipement urbain.

Avant d'aborder chacun de ces sujets évoqués en particulier par MM. Masteau, Nayrou, Champeix et Errecart, il convient de souligner que la subvention en capital prévue en 1962 marque, par rapport à l'année 1961, une progression que je qualifie d'importante, surtout pour les réseaux urbains et pour l'habitat rural.

Pour le fonds spécial d'investissement routier, en revanche, le volume des trois tranches locales a été maintenu globalement au même chiffre d'autorisations de programme qu'en 1961. Dans le domaine de l'équipement routier, comme dans celui des autres équipements, un immense effort reste-à accomplir pour améliorer, pour moderniser les quelque 1.400.000 kilomètres de voies départementales et communales que nous avons en France.

MM. Masteau, Champeix, Nayrou, Verdeille, Romaine, Monichon ont traité de ces questions et ont émis un certain nombre de critiques qui, je dois le reconnaître, sont souvent justifiées. Mais il ne faut pas nous dissimuler que la densité de notre réseau ne doit pas faire illusion sur son état réel, en dépit des sommes engagées, car de très nombreuses voies sont à mettre ou à remettre en état de viabilité, tandis que l'intensité de la circulation commande de procéder à un élargissement des chaussées, au redressement des virages, au revêtement de l'ensemble des voies, à la décongestion de celles qui provoquent des goulots d'étranglement de la circulation.

La progression des dotations du fonds routier au cours des trois dernières années, par rapport à 1958 qui représente une année « zéro », est d'ailleurs très sensible : 50 millions en 1959, 100 millions en 1960, 160 millions en 1961. Pour 1962, il est prévu de maintenir la dotation au niveau de 1961 et il n'est pas douteux que ce chiffre apparaîtra très certainement à beaucoup, comme à moi-même, nettement insuffisant au regard des besoins constatés.

Mais à côté des regrets que peut susciter une telle constatation, il faut noter que parallèlement à l'effort entrepris en faveur des réseaux de voirie, l'Etat s'est engagé dans une politique d'équipement du pays en autoroutes dont nul, je le crois, ne conteste l'intérêt et le caractère indispensable.

En ce qui concerne la tranche départementale — ce sont les mêmes orateurs qui se sont intéressés à cette question — les crédits d'autorisations de programme alloués au titre des années 1959, 1960 et 1961 se sont élevés à 67,5 millions de nouveaux francs et ont permis d'engager le programme jusqu'à concurrence du quart de son montant. Les dotations prévues pour 1962 marquent une augmentation de 12 millions de nouveaux francs par rapport à 1961 et vont permettre d'améliorer, j'en suis sûr, le rythme de son exécution.

Enfin, la tranche urbaine, qui représentait un volume de travaux de 400 millions de nouveaux francs, justifie l'octroi, sur la base d'un taux uniforme de 50 p. 100, d'une participation de l'Etat de 200 millions de nouveaux francs.

Les crédits d'autorisations de programme alloués à ce jour ont atteint 162 millions de nouveaux francs, mais à la suite du renvoi à une date ultérieure, à la demande même des autorités locales, de l'engagement de certaines opérations et de la substitution d'opérations nouvelles à des opérations déjà agréées, le plan se trouve actuellement engagé pour plus de 90 p. 100 de son montant.

Enfin, une tranche communale a été substituée aux anciennes tranches vicinale et rurale. Le crédit prévu pour 1962 accuse une légère régression par rapport à 1961. Cet ajustement a été opéré au profit de la tranche départementale afin d'accélérer le rythme de sa réalisation et aussi de faicliter la reconstruction des ponts détruits qui doit être supportée par ces crédits.

Néanmoins, pour répondre à M. Masteau, à Mlle Rapuzzi, par exemple, j'ai insisté très vivement auprès de mes collègues le ministre des finances et le secrétaire d'Etat aux finances pour le rétablissement du crédit de 1961 au moins. J'espère — c'est un espoir pour ne pas dire une certitude — que mon collègue le secrétaire d'Etat aux finances sera à même de vous donner une très bonne nouvelle très rapidement en ce domaine. Permettez-moi ce soir de ne pas en dire plus.

M. André Dulin. Il ne fera que tenir une promesse, qui a été faite par M. le ministre des finances, de mettre un milliard de plus au collectif que nous devons voter dans quelques jours. Si cela n'était pas, nous ne voterions pas le collectif.

M. le président. Je regrette de ne pas vous donner la parole, monsieur Dulin, mais vous l'avez prise vous-même.

M. le ministre de l'intérieur. C'était avec l'autorisation tacite du ministre. (*Sourires.*)

Voici ce que je voulais dire en ce qui concerne ce budget des collectivités locales et je voudrais brièvement passer à un certain nombre d'autres questions soulevées par les orateurs.

M. Tron a parlé de ces collectivités sous-développées et d'une façon assez émouvante, évoquant le cas de ces villages déshérités de son département, surtout dû au fait que beaucoup de chasseurs alpins ont laissé leur vie dans les différentes guerres que nous avons connues. Il se demande s'il ne faudrait pas faire un effort supplémentaire en ce qui concerne ces différentes collectivités sous-développées. Puisque je ne le vois pas ce soir à son banc, je me permettrai de lui répondre directement par lettre à ce sujet.

M. Champeix m'a posé un certain nombre de questions que j'ai soigneusement notées et je crois lui avoir répondu, déjà au moins partiellement, sur plusieurs d'entre elles. Il en a soulevé d'autres et tout en reconnaissant — je l'en remercie — que le budget de l'intérieur marquait cette année une progression assez sensible dans certains domaines par rapport à l'année dernière, il a évoqué d'autres chiffres et en particulier ceux de 1956. On fait dire beaucoup de choses aux chiffres ; on peut toujours faire des comparaisons avec telle ou telle année et les étendre à bien d'autres chapitres. Je ne crois pas que ce soit le lieu de le faire ce soir. Je voudrais simplement qu'il me permette de lui dire que, sur un chapitre particulier, celui de la protection civile, pour lequel il s'est montré d'ailleurs assez sévère en ce qui me concerne...

M. Marcel Champeix. Mes critiques s'adressaient au Gouvernement et non au ministre de l'intérieur.

M. le ministre de l'intérieur. C'est un peu la même chose !

M. Marcel Champeix. Il s'agit d'une politique gouvernementale et non d'une politique du ministre de l'intérieur.

M. le ministre de l'intérieur. Certes, monsieur Champeix ; mais, étant membre du Gouvernement, j'en suis solidaire.

M. Jean Bertaud. Très bien !

M. Marcel Champeix. C'est normal !

M. le ministre de l'intérieur. M. Champeix m'a quelque peu reproché cette insuffisance des crédits de la protection civile. Je voudrais lui dire que ces crédits, qui sont passés depuis l'an dernier de 11.400.000 à 17.700.000 nouveaux francs, étaient, en 1956, date de référence qu'il a bien voulu me citer — à l'époque, c'était un de ses collègues qui était secrétaire d'Etat à l'intérieur — de 9.400.000 nouveaux francs, ce qui semble indiquer une légère progression.

M. Marcel Champeix. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre de l'intérieur. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Champeix avec l'autorisation de l'orateur.

M. Marcel Champeix. Je me permets de souligner, avec l'autorisation de M. le ministre de l'intérieur, qu'en 1956 se posait déjà le problème de la protection civile. Mais je vous prie de ne pas oublier que le gouvernement auquel j'avais l'honneur d'appartenir est celui qui a fait l'effort considérable que l'on sait, au point de vue militaire, pour la guerre d'Algérie. (*Applaudissements.*)

M. le ministre de l'intérieur. Je le sais d'autant mieux, monsieur Champeix, que M. Pic, répondant à l'Assemblée nationale à une certain nombre d'orateurs qui critiquaient l'insuffisance de ces crédits de protection civile, la déplorait lui-même et déclarait qu'il était tenu par un certain nombre d'impératifs financiers et je pense qu'il faisait allusion au même sujet que vous. Je ne peux malheureusement que vous faire moi aussi la même réponse, c'est que nous sommes tenus par un certain nombre d'impératifs financiers et que je souhaiterais avoir des crédits beaucoup plus importants en ce qui concerne la protection civile.

Je dois dire aussi que c'est là un chapitre qui dépasse singulièrement le cadre de ce budget du ministère de l'intérieur et qu'il serait bon, qu'il serait utile, qu'il serait même tout à fait indispensable que, sur un chapitre aussi vital pour la nation, nous puissions ouvrir au Sénat, comme je l'ai proposé aussi à l'Assemblée nationale, ce très vaste débat, dans lequel le ministre des armées, le ministre de la construction et moi-même pourrions faire un exposé et engager ensuite une discussion qui, j'en suis certain, se révèlera parfaitement utile pour le bien-être et surtout pour la sécurité de la nation tout entière. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Mlle Rapuzzi a parlé d'un certain nombre de questions qu'elle connaît bien et particulièrement des difficultés que rencontre la ville de Marseille. Je sais mieux que personne l'extraordinaire attachement et le dévouement qu'elle montre dans cette administration de la ville de Marseille et elle m'a demandé d'être l'ami et le défenseur des collectivités locales. Je puis lui assurer que je m'efforcerai de tout mon cœur d'être cet ami et ce défenseur qu'elle souhaite. Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer à M. Jacques Masteau — c'est la même préoccupation qu'elle a exprimée — j'espère très vivement que M. le secrétaire d'Etat pourra lui apporter tous apaisements quant à la réduction d'un milliard de francs sur la tranche communale du fonds routier.

Elle a parlé également du décret du 21 avril 1939 et je dois dire qu'il est très possible d'assouplir ce décret. Je vais m'y employer, je lui en donne la garantie.

Elle a parlé aussi de la sécurité et de l'ordre public dans les communes. Elle a dit des choses qui m'ont fait plaisir parce qu'elles correspondaient un peu à ce que je pense, si elles ne correspondent pas exactement à ce que pense M. Nayrou. M. Nayrou a déclaré que l'augmentation des C. R. S. signifiait sans doute que le Gouvernement ne comptait que sur la police.

Je dois vous répondre non, monsieur Nayrou, et la meilleure réponse, ce n'est même pas Mlle Rapuzzi qui vous la fournit, c'est vous-même quand vous m'avez déclaré que les membres des compagnies de C. R. S. avaient passé dix mois sur douze hors de chez eux. C'est bien la meilleure preuve que leurs tâches sont multiples, que leurs tâches sont accablantes et qu'il est absolument nécessaire d'augmenter le nombre de ces compagnies républicaines de sécurité pour que leurs membres puissent enfin avoir, comme n'importe quels autres fonctionnaires en France, la vie de famille qu'ils n'ont pas à l'heure actuelle.

D'autre part, et c'est également une chose importante, Mlle Rapuzzi m'a parlé de l'augmentation des effectifs des corps urbains. Je suis conscient de la nécessité de cette augmentation, mais on ne peut faire porter l'effort sur tout, sur les C. R. S., sur les corps urbains, sur d'autres personnels encore et d'autres matériels. Il a été décidé que cette année une certaine augmentation des compagnies républicaines de sécurité interviendrait, et, en plus, que les effectifs des corps urbains seraient augmentés de 450 unités. C'est un premier progrès. Nous nous acheminons vers ce millier d'emplois que souhaitait Mlle Rapuzzi et que j'estime absolument indispensables pour assurer la sécurité des communes de France.

En ce qui concerne ce dégagement des cadres qu'elle évoquait tout à l'heure, il n'en est aucunement question, je lui en donne l'assurance la plus formelle. Elle a parlé aussi des frais de déplacement des compagnies républicaines de sécurité et elle a bien voulu reconnaître qu'un effort avait été fait dans ce domaine. Je me préoccupe d'améliorer encore, si c'est possible, les moyens dont disposent ces compagnies républicaines de sécurité.

Je me propose également d'améliorer les moyens techniques de la police et ses moyens matériels, car nous avons aujourd'hui affaire à des tâches extrêmement multiples et nombreuses. Je voudrais citer à la Haute Assemblée un exemple assez extraordinaire. En 1947, la police judiciaire de la sûreté nationale traitait environ 200.000 affaires par an et disposait d'effectifs de l'ordre de 2.600 à 2.800 fonctionnaires. Aujourd'hui cette même police judiciaire, avec des effectifs réduits de moitié, a traité 400.000 affaires de droit commun depuis le 1er janvier 1961. Cette extraordinaire recrudescence des délits de droit commun impose des servitudes considérables à tous les services de police et il ne faut certes pas s'étonner que dans un certain nombre de villes, des blousons noirs, ceux que l'on appelle en Russie des « hooligans » et en Amérique des « blues-jeans », viennent sévir et que les polices urbaines soient absolument hors d'état de réprimer leur agitation.

J'espère que, grâce à l'effort que le Parlement veut bien accomplir cette année et qu'il voudra bien, je le souhaite, concrétiser par son vote, nous arriverons au cours des années 1962 et 1963 à avoir à la fois une police urbaine et une police judiciaire qui soient à même de remplir efficacement leur mission.

M. Verdeille m'a posé de très nombreuses questions. Il a parlé de la mutilation du fonds routier, de sa répartition. Il m'a dit, parce qu'il est très scrupuleux, qu'il avait regardé dans le dictionnaire la définition du mot « tutelle » et que, s'il acceptait à la rigueur un tuteur, il n'en voulait pas plusieurs. J'espère bien que les collectivités locales n'auront qu'un tuteur. Il nous a reproché ensuite la procédure compliquée de l'arrêté du 19 mai 1961 et je lui donne l'assurance que je vais

m'efforcer de la simplifier au maximum et qu'une circulaire sera établie à cet effet.

M. Errecart a posé un certain nombre de questions et je crois lui avoir répondu partiellement. Je ne suis pas particulièrement optimiste sur les sujets qu'il a bien voulu évoquer, mais j'ai quand même le sentiment que le budget d'équipement de ces collectivités locales marque la volonté du Gouvernement de faire un effort. En ce qui concerne ses autres questions, je lui répondrai, s'il le veut bien, directement.

M. Monichon a posé un certain nombre de questions auxquelles j'ai répondu, aussi, je crois, partiellement.

M. Descours Desacres a évoqué la question de la répartition des dépenses d'aide sociale entre l'Etat et les collectivités locales. Les barèmes de répartition, fixés par le décret de mai 1955, ont été établis en fonction de la richesse et des charges des collectivités locales de chaque département. Je ne peux méconnaître — quel qu'ait été le sérieux des travaux d'élaboration de ces barèmes — l'intérêt qui s'attache à vérifier si les éléments retenus comme base de calcul des participations respectives de l'Etat et des collectivités locales ont conservé toute leur valeur.

Dans l'hypothèse où cette vérification ferait apparaître, qu'en raison de la diversité d'évolution des structures économiques et sociales les formules de répartition sont devenues dans un certain nombre de cas ou injustes ou inadéquates, il conviendrait d'envisager très sérieusement leur révision en vue de les adapter aux possibilités contributives actuelles de chacun des départements.

Mesdames, messieurs, je crois avoir répondu à peu près à toutes les questions qui m'ont été posées et, si j'ai commis quelques oublis, je prie les différents orateurs qui m'ont questionné de m'en excuser. A la lecture des débats, je m'efforcerai de leur répondre de façon très détaillée par écrit, et cela le plus rapidement possible, de façon qu'ils aient tous satisfaction.

Permettez-moi, pour terminer, mesdames, messieurs, puisque nous sommes réunis ce soir dans ce Sénat et que beaucoup d'orateurs m'ont demandé d'être le défenseur et l'ami des collectivités locales, de leur dire très simplement et en toute franchise que je m'efforcerai, de même que tous mes collaborateurs, avec tous les moyens qui sont en notre pouvoir, de venir en aide de toutes les façons possibles aux collectivités locales dont je sais mieux que personne les immenses difficultés qu'elles traversent, particulièrement en cette période d'expansion économique.

Je puis le leur assurer et j'espère que, eu égard aux efforts qui ont été consentis cette année par le Gouvernement, surtout en matière de crédits d'équipement, le budget qui vous est présenté, malgré les suggestions, les critiques et quelquefois les remontrances qui ont été faites, recueillera votre assentiment. (*Applaudissements au centre droit et sur certains bancs à gauche.*)

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Nayrou.

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* Si M. le ministre a découvert quelques épines dans les roses que pouvait comporter mon rapport, je lui ferai observer que, dans un régime politique comme le nôtre, qui se veut républicain et démocratique, la critique est toujours bénéfique lorsqu'elle est correcte et objective.

Or, il n'est pas un des points de mon rapport qui n'ait été soulevé auparavant en commission et, dans ce rapport, j'ai traduit fidèlement, non pas ce que je pouvais penser en tant qu'homme politique et en tant que socialiste, mais les préoccupations de la commission, parfois même, monsieur le ministre de l'intérieur, en les édulcorant.

Ainsi, après une première réunion de la commission des lois, j'ai demandé, en toute objectivité, que vous soyez entendu par la commission et vous avez pu vous rendre compte que les problèmes que j'ai soulevés à cette tribune étaient exactement ceux qui avaient été soulevés par les différents commissaires. D'ailleurs, je veux vous faire une confidence.

Un sénateur au centre. Ce n'est pas l'heure !

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* Dans le projet de mon intervention, j'avais écrit : « Je demande au ministre de se rappeler qu'il n'est pas seulement le premier policier de France, tâche ingrate, ô combien ! mais qu'il est aussi le patron de services plus obscurs, etc. ». Après votre audition devant la commission des lois, au cours de laquelle beaucoup de nos appréhensions ont été calmées, j'ai remplacé cette rédaction par celle-ci : « Je suis certain qu'il se rappellera quelquefois qu'il n'est pas seulement le premier policier de France ». (*Sourires.*)

J'ai donc traduit de mon mieux, monsieur le ministre, maladroitement peut-être, selon les moyens à ma disposition, mais très honnêtement, ce que la commission m'avait chargé de dire. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. Plus personne ne demande la parole ?...

La discussion générale est close.

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'intérieur et figurant aux états C et D, ainsi que l'article 59.

Je donne lecture de l'état C :

ETAT C

(*Dépenses ordinaires. — Mesures nouvelles.*)

« Titre III (moyens des services) : + 68.270.000 nouveaux francs. »

Par amendement n° 30 rectifié, présenté au nom du Gouvernement, M. Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances, propose de majorer ce crédit de 5.273.762 nouveaux francs.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux rapatriés.

M. Robert Boulin, *secrétaire d'Etat aux rapatriés.* Mesdames messieurs, je voudrais vous donner quelques brèves explications sur le budget de fonctionnement du secrétariat d'Etat aux rapatriés.

Lorsque j'ai eu l'occasion de venir devant vous, je vous ai dit qu'il fallait au Gouvernement un texte, une organisation et un budget. Le texte est en cours de discussion et l'organisation vous est proposée par l'amendement n° 30 rectifié.

Je vous dirai simplement et rapidement que cette organisation tend, en réalité, à prévoir une administration centrale, mais surtout à faire de l'orientation, c'est-à-dire que, désormais, le rôle du secrétariat d'Etat ne consistera pas seulement à accueillir les rapatriés, mais à décentraliser et à les orienter par le moyen de services extérieurs.

La majoration qui vous est demandée à l'état C s'élève à 5.273.762 nouveaux francs. Je connais la préoccupation de votre commission et je crois l'exprimer objectivement en disant que la commission n'a pas contesté que le secrétariat d'Etat aux rapatriés, puisqu'il s'agissait d'une création, ait un certain nombre d'emplois nouveaux à sa disposition, mais qu'elle a souhaité que des emplois correspondants disparaissent dans d'autres postes budgétaires.

Comme cela n'apparaissait pas aux termes de notre budget, un amendement a été déposé par le ministre des finances à l'article 21, qui réduit le titre III d'un million de nouveaux francs, ce qui libère ainsi 100 emplois nouveaux qu'en effet je vais recruter parmi les fonctionnaires rapatriés d'outre-mer ; en outre, 54 autres fonctionnaires seront recrutés à l'office des changes et j'ai l'autorisation formelle du ministère des finances de les recruter d'ores et déjà.

Il me reste environ une centaine d'agents nouveaux à recruter. Le désir du secrétaire d'Etat, vous vous en doutez, est de recruter parmi des fonctionnaires qui viennent surtout de l'outre-mer.

Je suis autorisé à vous indiquer, au nom du Gouvernement et en accord avec M. le ministre des finances, que ces recrutements, lorsqu'ils seront effectués par le soin du secrétariat d'Etat, correspondraient à des arrêtés d'annulation qui seront pris, au fur et à mesure du recrutement, dans d'autres postes budgétaires correspondants.

A la réalité, ainsi que je viens de le dire très honnêtement, tout à l'heure, à votre rapporteur, je voudrais avoir une certaine marge pour recruter des contractuels qui ne sont pas des fonctionnaires. Cette marge avait primitivement été fixée au chiffre de 50 qui a été déterminé parce qu'il me faudra recruter, dans les centres d'orientation locaux et régionaux, en particulier des assistantes sociales qui ne se trouvent pas dans le personnel disponible actuellement parmi les fonctionnaires. Il y aura aussi du très petit personnel : femmes de ménage, balayeurs, qu'il faudra recruter sur place.

M. André Dulin. Ce sont ceux de l'indice 950 ?

M. le secrétaire d'Etat aux rapatriés. L'indice 950, monsieur le sénateur, est prévu pour des fonctionnaires titulaires.

M. André Dulin. Vous recrutez cinquante fonctionnaires qui sont à un indice supérieur à celui des parlementaires !

M. le président. Monsieur Dulin, demandez donc l'autorisation d'interrompre un orateur avant de prendre la parole ! Vous êtes cependant un parlementaire chevronné !

M. le secrétaire d'Etat aux rapatriés. Quand je parle de cinquante emplois, il ne s'agit pas de fonctionnaires qui seront à l'indice 950 — ces derniers faisant l'objet de la suppression de crédits dont je vous ai parlé tout à l'heure — mais, en réalité,

de tout petits emplois de contractuels, qui doivent être recrutés sur place.

Je me résume : l'effectif que je vous demande est de 382 agents dont 135 viennent du commissariat, l'augmentation étant donc de 257 agents. Sur ces 257, cent ont été déduits sur les charges communes par l'amendement déposé devant vous et qui constitue une suppression d'un million de nouveaux francs ; cinquante proviennent de l'office des changes, qui seront mutés et qui correspondront à des crédits d'annulation ; les cinquante autres seront pris, soit à nouveau dans l'office des changes, soit parmi les fonctionnaires d'outre-mer. Je répète que ces recrutements d'emplois correspondent à des arrêtés d'annulations qui seront pris au fur et à mesure des recrutements et que c'est uniquement pour les cinquante contractuels, qui constituent le petit personnel, que je vous demande un recrutement effectif.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* La commission des finances, comme l'a rappelé M. le secrétaire d'Etat, a effectivement rejeté la proposition de majoration faite au titre III de l'état C du budget de l'intérieur. Je tiens à souligner qu'il n'a été dans l'esprit d'aucun de ses membres de gêner l'organisation du secrétariat d'Etat aux réfugiés, car l'action qu'il devra conduire, et que nous souhaitons de réelle efficacité, s'inscrit dans le cadre que nous avons tracé. Il suffit de rappeler à cet égard les interventions de plusieurs de nos collègues parmi lesquels notamment MM. Armengaud et Longchambon. Mais la création d'emplois nouveaux, telle qu'elle a été présentée lorsque nous avons eu à connaître de l'amendement en discussion, nous est apparue aussi inopportune qu'inutile ; en effet, nous avons pensé que de nombreux fonctionnaires, qui se trouvent dans le temps actuel dégagés de leurs fonctions antérieures devaient recevoir une affectation, et qu'ainsi pouvaient être envisagés des transferts, des détachements, des mises à disposition pour que le personnel dont le secrétaire d'Etat peut avoir besoin soit réuni avec des éléments expérimentés et qualifiés.

Je répète que la commission — et je tiens à bien le préciser — souhaitait qu'il en soit ainsi pour que tous ceux de nos compatriotes dont les intérêts méritent d'être sauvegardés trouvent auprès du secrétariat toute l'aide, tout l'appui, tout le concours auquel ils ont incontestablement droit.

Nous nous trouvons ce soir, à la suite du dépôt de l'amendement nouveau qui nous est proposé par le Gouvernement, en présence d'une situation modifiée par rapport à celle que nous avons connue lors de nos délibérations. Nous prenons acte que, sur les charges communes, au titre III, une réduction d'un million de nouveaux francs sera effectuée. Il est ainsi acquis que, conformément au vœu manifesté par la commission des finances, une réduction corrélative sera effectuée sur les crédits prévus au chapitre 31-92. Un certain nombre d'emplois nécessaires au fonctionnement du secrétariat d'Etat aux rapatriés seraient donc pourvus par des agents rapatriés d'outre-mer pour une centaine de postes.

Mais l'ensemble portait, sauf erreur de ma part, sur 382 postes. Or, 125 emplois supprimés étaient déjà portés en indication dans la premièr proposition. Il restait 257 postes : 100 dont nous venons de parler et 157 autres. La commission des finances pense toujours que le recrutement à assurer est susceptible d'être trouvé sur des emplois existants qui peuvent, n'ayant plus d'activité, permettre des mises à disposition du secrétariat et également sur des surnombres qui devraient être supprimés, vous l'avez dit vous-même à M. le secrétaire d'Etat, dans plusieurs ministères : vous avez l'accord des finances, pour cinquante-quatre postes de l'office des changes et vous l'aurez probablement pour un certain nombre aux affaires étrangères.

Nous pensons que, dans l'ensemble, vous pouvez trouver là le personnel qualifié dont vous avez besoin. C'est sur son origine et son recrutement que nous nous arrêtons.

Restent les contractuels, dont vous parliez au terme de votre intervention. Là encore je vous ai dit que la commission des finances estimait que pour ces contractuels vous deviez faire effort pour ne pas nous demander un chiffre aussi important. Peut-être quelques unités sont-elles indispensables, mais vous devez, par le jeu des transferts et mises à disposition, en recruter un certain nombre afin de réduire au minimum les créations.

Vous savez que tel est le vœu très ferme de la commission des finances et c'est la position qu'en son nom je maintiens ici, prenant acte que lorsque les nominations portant sur les surnombres ou sur les emplois supprimés ou sur des postes existants qui pourraient être transférés à votre profit, seront faites, en même temps interviendront, comme vous l'avez déclaré, les arrêtés d'annulation de crédits. Ainsi, les crédits ne seront pas en augmentation. Vous aurez satisfaction pour un bon fonctionnement de votre secrétariat et le double but que nous recherchons sera atteint. *(Applaudissements.)*

M. le président. La parole est à M. Armengaud

M. André Armengaud. Monsieur le président, je prononcerai seulement quelques mots très brefs pour attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de doter le secrétariat d'Etat aux rapatriés d'un personnel de qualité. Je n'entre pas dans la discussion qui vient d'avoir lieu entre M. le secrétaire d'Etat et les représentants de la commission des finances. Je suis tout simplement préoccupé par le fait que les événements qui se déroulent en Afrique du Nord, et tout récemment encore en Egypte, montrent à quel point les problèmes sont complexes, puisque, après avoir eu l'espoir de voir « déséquestrés », ce qui a d'ailleurs été fait, les biens français en Egypte, nous voyons que ces biens viennent d'être, pour une large part, remis sous séquestre. Les représentants français de la commission des biens français en Egypte ont été arrêtés vendredi, ce qui laisse craindre que nous nous trouvions de nouveau devant un contentieux excessivement difficile en ce qui concerne les biens et intérêts des Français d'Egypte.

Il faudra donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous les preniez sous votre tutelle, en vertu du projet de loi que nous avons discuté ces jours derniers, et que vous ayez pour examiner cette question, non seulement ici mais auprès du Gouvernement suisse qui représente nos intérêts en Egypte, un personnel de qualité. Je souhaite, à cet égard, que le recrutement que M. Masteau nous a recommandé soit un recrutement correct. *(Applaudissements.)*

M. le secrétaire d'Etat aux rapatriés. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux rapatriés.

M. le secrétaire d'Etat aux rapatriés. Je voudrais faire une brève déclaration, définitive je l'espère, pour tenir compte des observations qui viennent d'être faites par la commission des finances. En effet, l'augmentation du personnel, compte tenu des suppressions, concerne 257 agents. Sur ces 257 agents, l'amendement déposé propose une annulation de crédit d'un million de nouveaux francs correspondant à 100 agents ; 50 proviendraient de l'office des changes et 75 proviendraient également de recrutements extérieurs. Par conséquent, le Gouvernement prend l'engagement, pour ces 75 et ces 50 agents, de procéder à des annulations de crédits. Je vous demande — si la commission en est d'accord, le Gouvernement le sera aussi — de limiter le nombre des contractuels au chiffre de vingt-cinq.

M. le président. Qu'en pensez-vous, monsieur le rapporteur ?

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* La commission, dans ces conditions, prend de nouveau acte qu'en dehors des vingt-cinq contractuels qui sont demandés par M. le secrétaire d'Etat aux rapatriés, tous les autres postes feront l'objet d'annulations de crédits. Sur ces vingt-cinq contractuels, votre commission des finances, compte tenu de l'effort fait pour répondre à ses demandes et au vœu qu'elle a exprimé, donne son accord.

M. le président. La présidence voudrait qu'un texte précis lui soit transmis, avec l'indication du chiffre exact, car il y a une majoration.

M. le secrétaire d'Etat aux rapatriés. Cela ne change rien, monsieur le président.

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* Monsieur le président, je crois que le texte que nous avons sous les yeux vaut. Les observations qui viennent d'être faites, tant par M. le secrétaire d'Etat que par M. le rapporteur de la commissieon des finances, font que les chiffres demeurent, mais il est entendu que seuls vingt-cinq contractuels pourront être recrutés, en dehors des annulations de crédit dont nous avons parlé.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 31, M. Giscard d'Estaing propose, au nom du Gouvernement, de majorer le crédit du titre III de 46.304 nouveaux francs.

La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. le ministre de l'intérieur. Mesdames, messieurs, cette mesure correspond à la création d'un emploi de préfet, qui sera mis à la disposition du délégué général du district de la région de Paris. Il est bien évident que, dans l'esprit même qui a présidé au vote par le Parlement de la création du district de la région de Paris, il était nécessaire d'assurer à M. Delouvrier une petite équipe autour de lui, composée de fonctionnaires de grande qualité, qui lui permette de jouer le rôle d'impulsion et de coordination qui lui incombe. Il est apparu en outre utile, pour ne pas dire indispensable, qu'un préfet puisse être auprès de M. Delouvrier l'homme qui tout naturellement aurait ce rôle

d'agent de liaison et de coordination auprès des autres collectivités intéressées.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* La commission des finances a estimé qu'en dehors du délégué général il n'y avait pas lieu à création d'aucun autre poste. Elle a rejeté l'amendement proposé.

M. Maurice Coutrot. Je demande la parole contre l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Coutrot.

M. Maurice Coutrot. Monsieur le président, mes chers collègues, le Gouvernement avait déposé un amendement, n° 35, tendant à la création de trente-huit postes. Cet amendement a été retiré par le Gouvernement ; ce dernier doit en présenter un autre, paraît-il. L'amendement en question précisait : « Par ailleurs le délégué général disposera de la collaboration d'un chef de service du ministère des finances, d'un préfet et d'un ingénieur en chef des ponts et chaussées. Les emplois correspondants, etc... ». Cela montre que nous ne savons pas, dans l'état présent des choses, quelle sera au juste la structure administrative du district de la région de Paris.

Je rappelle que, lors de la création du district, M. le ministre de l'intérieur et M. le Premier ministre avaient fait valoir auprès de Sénat qu'il n'y aurait pas d'administration du district et que, bien au contraire, le délégué général régnerait sur l'administration des départements qu'il aurait à prendre en compte, c'est-à-dire l'administration des départements de la Seine, celle de Seine-et-Oise et celle de Seine-et-Marne.

M. Etienne Dailly. C'est exact !

M. Maurice Coutrot. Il ne me paraît pas possible de voter des crédits pour des postes dispersés, une fois sur le budget de l'intérieur, une fois sur les services financiers, une fois sur les travaux publics et les transports et ensuite, par un autre amendement, de proposer la création de nombreux postes — les trente-huit étant ramenés à vingt-huit. Selon les termes d'un sénateur, ce serait l'aristocratie de l'administration, étant donné le nombre de postes et les crédits qui nous sont demandés pour rémunérer ces emplois.

En conséquence de quoi nous demandons au Sénat de ne pas voter l'amendement du Gouvernement. En tout état de cause, le groupe socialiste votera contre. (*Applaudissements.*)

M. André Fosset. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Fosset.

M. André Fosset. Monsieur le président, mes chers collègues, je voterai contre l'amendement. J'ai eu l'honneur de rapporter devant cette assemblée le projet de loi relatif au district de la région parisienne. Dans son texte initial, le Gouvernement avait envisagé de confier au préfet de la Seine le soin de diriger l'exécutif du district. Puis, dans un texte suivant, il a demandé que ce poste fût laissé à un délégué général.

Une assez longue controverse m'a opposé dans ce domaine à M. le Premier ministre, notamment en commission. Je lui ai fait observer que si l'on créait un poste de délégué général, il faudrait également créer toute une série d'emplois nouveaux et qu'il n'était pas possible de confier une responsabilité à un haut fonctionnaire qu'on priverait de collaborateurs.

Je n'ai pas été suivi par la commission et le Sénat a adopté le texte du Gouvernement. Mais j'ai le souvenir très précis qu'il l'a adopté après que M. le Premier ministre eut déclaré que la création d'un poste de délégué général n'entraînerait pas la création de postes nouveaux, ce contre quoi je me suis constamment élevé.

Dès lors que l'on acceptait ce poste de délégué général, il était prévisible que des demandes de création d'emplois se manifesteraient. Une promesse nous avait été faite ; elle doit être tenue. C'est pourquoi je voterai contre l'amendement.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, mes chers collègues, je partage entièrement le sentiment exprimé par notre collègue M. Fosset. Il est contraire aux engagements pris de nous demander de créer ce poste.

Au surplus, je m'étonne que l'on crée un poste de préfet alors qu'un certain nombre de préfets sont sans emploi. C'est du moins ce qu'il me souvient d'un certain nombre d'entretiens que j'avais eu avec le prédécesseur de l'actuel ministre de l'intérieur.

M. Jacques Baumel. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Baumel.

M. Jacques Baumel. J'avoue ne pas partager du tout l'opinion de la commission des finances et des différents orateurs qui viennent d'intervenir. En effet, ainsi que l'a dit fort justement M. Fosset, à partir du moment où l'on a décidé de créer un poste de délégué général pour le district de la région parisienne, si l'on veut que cette création ait une suite logique et que la personne chargée d'une telle responsabilité puisse travailler et faire face aux énormes difficultés qui se présentent à elle, il est nécessaire de l'entourer d'un certain nombre de collaborateurs.

Il était possible d'accepter ou non la création d'un poste de délégué général pour le district de la région parisienne. Mais, à partir du moment où on l'a acceptée, il fallait en tirer les conséquences logiques et comprendre qu'automatiquement le délégué général aurait besoin d'un certain nombre de collaborateurs.

Il ne faut pas qu'une administration nouvelle se superpose à l'administration départementale actuelle, nous en sommes tous d'accord ; mais, si j'en crois les précisions de l'amendement gouvernemental, il est question non pas de créer une administration nouvelle, mais d'adjoindre au délégué général plusieurs collaborateurs.

J'indique à M. Dailly qu'il n'est pas non plus question de créer un nouveau poste de préfet : il s'agit d'affecter un préfet à l'administration du district.

Dans ces conditions, avec un certain nombre de mes collègues, je voterai l'amendement du Gouvernement. Je demande à ceux qui ont l'habitude des problèmes d'administration départementale de concevoir que le délégué général au district de la région parisienne ne peut pas faire face à toutes les tâches très lourdes d'administration qui l'attendent s'il n'a pas le minimum d'aide de la part d'un état-major très réduit de collaborateurs. (*Applaudissements au centre droit.*)

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Masteau.

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* M. Fosset et moi avons rapporté devant cette Assemblée le projet de district de la région parisienne. Il a été précisé, à ce moment-là, que si la création d'un poste de délégué général était décidée, ce serait — nous en gardons le souvenir très précis — à un échelon de conception, de coordination, et non à un échelon d'exécution ou d'administration. La commission des finances avait alors retenu cette position. Mon collègue M. Fosset et moi avons rapporté en partant de cette donnée et en nous appuyant sur cette déclaration. La commission des finances s'en est souvenue. C'est ainsi qu'elle a pris la délibération que je soumets à votre appréciation.

M. Marcel Audy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Audy.

M. Marcel Audy. Pour répondre à notre collègue M. Baumel, il existe bien certains préfets dits « hors cadre », qui sont payés par le ministère de l'intérieur sur les crédits habituels et qui n'ont pas d'emploi. M. le ministre ne pourrait-il pas affecter un de ces préfets « hors cadre » qui ne font rien au service de M. Delouvrier ? Dans l'affirmative, il ne serait pas nécessaire aujourd'hui de voter les crédits qui nous sont demandés.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission.

M. Etienne Dailly. Je demande un scrutin public.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de la gauche démocratique.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 11).

Nombre des votants	97
Nombre des suffrages exprimés	94
Majorité absolue des suffrages exprimés	48
Pour l'adoption	42
Contre	52

Le Sénat n'a pas adopté. (*Applaudissements à gauche.*)

Par amendement (n° 54 rectifié), M. Nayrou, au nom de la commission de législation, propose de réduire le crédit du titre III de 17.742.540 NF.

La parole est à M. Nayrou, rapporteur pour avis de la commission de législation.

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* Mes chers collègues, nous avons déposé cet amendement au nom de la commission de législation pour obtenir des assurances du Gouvernement au sujet de l'assimilation des traitements des magistrats des tribunaux administratifs à ceux des magistrats de l'ordre judiciaire. Nous avons en particulier précisé que le rapport de M. Masteau proposait une solution. Nous demandons au Gouvernement de prendre cette solution en considération.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* A la commission des finances, nous avons été contre la réduction demandée. En effet, nous avons insisté bien souvent dans des rapports antérieurs et nous avons insisté cette année encore auprès de M. le ministre de l'intérieur pour que les membres des tribunaux administratifs aient une situation égale à celle des magistrats de l'ordre judiciaire.

C'était d'ailleurs une disposition légale. Je ne referai pas l'historique de cette question ; j'en ai parlé dans mon rapport écrit, mais il nous a été indiqué de façon précise que la réalisation de ce reclassement était envisagée pour une date très prochaine, sur la base d'un alignement sur les administrations centrales.

Dans ces conditions et devant l'assurance qui nous a été ainsi donnée, nous prenons acte de ce que la situation des membres des tribunaux administratifs sera rectifiée et ajustée comme je viens de le dire. C'est pourquoi la commission des finances n'avait pas accepté la réduction. M. Nayrou sera sans doute d'accord avec nous et retirera peut-être l'amendement de la commission des lois.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* La commission le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 55 rectifié), M. Nayrou, au nom de la commission de législation, propose de réduire ce même crédit de 782.750 nouveaux francs.

La parole est à M. Nayrou, rapporteur pour avis.

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* L'amendement tend à supprimer au chapitre 31-41 les crédits prévus pour la création de 100 emplois d'inspecteurs de police contractuels.

La commission de législation unanime s'élève contre cette création insolite que rien ne justifie.

La garantie des libertés des citoyens, ainsi que l'efficacité de la police, exigent que tous les agents de celle-ci appartiennent à un corps entraîné et hiérarchisé.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* La commission avait maintenu l'intégralité du crédit. Sur la création des 100 postes d'inspecteurs de police contractuels, il est certain qu'on peut présenter les observations qui ont été formulées par la commission des lois. Certains également ont remarqué que la constitution d'un tel corps de contractuels pouvait susciter des réserves sur la destination à lui donner, mais nous avions insisté auprès de M. le ministre de l'intérieur pour obtenir des précisions.

A la vérité, selon ce qui nous a été indiqué et ce qui a déterminé le vote de notre commission des finances, il s'agit de faire appel à des hommes jeunes dont le niveau d'études se situerait au-dessous du baccalauréat exigé des officiers de police adjoints et ceux qui seraient ainsi recrutés auraient une carrière qui s'inscrirait dans des limites plus modestes que celle accordée à ces derniers.

Quelle serait la destination des hommes ainsi recrutés et à quelles missions devraient-ils faire face ? Ce serait pour effectuer un travail quotidien de police d'initiative, c'est-à-dire les filatures traditionnelles, les surveillances de voies publiques, la fréquentation nécessaire, en vue de renseignements à recueillir, de certains milieux.

Cependant, un argument avait paru valable à la commission des finances, c'est que la constitution d'un tel corps groupé sur une seule place, par exemple Paris, pourrait faire dire qu'il s'agirait d'un ensemble mis à la disposition de la place Beauvau, ce qui n'était pas, je le signale, la pensée de la commission.

Il a été répondu par M. le ministre de l'intérieur que ce personnel ne serait point appelé à servir à Paris, mais devait être réparti sur l'ensemble du territoire, dans les grandes villes qui ont besoin d'agents de cette nature pour les missions secondaires, mais cependant nécessaires dont je viens de parler. Ainsi, la crainte qui avait été formulée se trouvait vaine, puisque le personnel doit être dispersé sur l'ensemble du territoire.

Il nous a été indiqué également qu'un statut pourrait être mis à l'étude pour qu'il ne reste pas complètement hors cadre.

Telles sont les assurances qui nous ont été données. Elles sont précises. Nous avons fait confiance à cette déclaration et la commission a donné son accord.

Plusieurs de nos collègues ayant souhaité, au cours de la discussion, que toutes les tâches de police soient utilement remplies dans les grandes villes et les grands centres, nous pensons qu'il faut donner tous les moyens nécessaires. C'est pourquoi la commission se prononce contre l'amendement et pour le maintien intégral du crédit.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'intérieur. Mesdames, messieurs, je n'ai rien à ajouter aux explications qui ont été fournies par M. le rapporteur, si ce n'est que je donne l'engagement à la Haute Assemblée que ce personnel qui sera affecté à la sûreté nationale sera réparti intégralement sur l'ensemble du territoire, qu'il n'y en aura pratiquement aucun élément sur Paris, mais qu'au contraire ces agents viendront renforcer les fonctionnaires de police dans les grandes villes de Marseille, Lyon, Lille, Strasbourg, Bordeaux, etc., ce qui est infiniment utile eu égard à la conjoncture.

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Nayrou.

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* Je voudrais faire observer, comme je le faisais l'autre jour, qu'il y a à l'heure actuelle 8.900 officiers de police et officiers de police adjoints répartis sur tout le territoire français. Je me demande, et la commission des lois se demande, à quoi serviront ces cent policiers supplémentaires. Comme je le faisais observer, c'est trop ou trop peu.

M. le ministre de l'intérieur a été sollicité quelque peu en commission des lois de s'expliquer sur le motif de ces créations. Il avait été entendu que les explications seraient données en séance publique. M. le ministre se souviendra certainement que des commissaires se sont élevés sontre cette création. Leurs appréhensions étaient fondées et, dans ces conditions, la commission des lois m'a chargé de maintenir cet amendement et de demander au Sénat de bien vouloir le voter.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 55 rectifié, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 56), M. Nayrou, au nom de la commission de législation, propose de réduire ce même crédit de 100.000 nouveaux francs.

La parole est à M. Nayrou, rapporteur pour avis.

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* Je n'insisterai pas longuement car j'ai donné toutes les explications à ce sujet lors de la présentation de mon rapport mardi dernier. Cet amendement tend à supprimer l'inscription d'un crédit de 100.000 nouveaux francs destiné à faciliter le logement du corps préfectoral dans la région parisienne. La mesure proposée a paru sans fondement et de nature à créer un précédent fâcheux.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* La commission des finances s'est prononcée contre l'amendement que vient de défendre M. Nayrou. Il lui est apparu, en effet, qu'il convenait de maintenir le crédit de 100.000 nouveaux francs destiné à faciliter le logement des membres du corps préfectoral dans la région parisienne.

Nous sommes d'accord avec M. Nayrou lorsqu'il indique que la plupart des membres du corps préfectoral sont appelés à servir hors de Paris, mais chacun de nous sait également qu'il y a une inévitable interpénétration entre l'administration centrale et le corps préfectoral réparti sur l'ensemble du territoire.

Nous savons aussi que, lors des mutations et des changements de postes qu'imposent les nécessités du service, il faut que ceux qui sont désignés pour venir à l'administration centrale ou dans certains postes voisins puissent se loger à Paris.

Je n'ai pas besoin de dire que, pour les fonctionnaires qui sont ainsi mutés ou qui sont appelés à venir dans la capitale, il y a une difficulté de plus en plus grande pour s'installer.

C'est pourquoi il vous a été proposé de permettre la construction de logements qui feraient l'objet de loyers, déterminés, comme à l'habitude, par l'administration des domaines, dont le montant viendrait en contrepartie des charges financières.

Sans doute peut-on faire quelques observations sur des inconvénients possibles. A toute décision il y a, nous le savons, les avantages à l'actif et les contreparties au passif. Nous avons pesé les uns et les autres et nous avons pensé, à la commission des finances, que l'on ne pouvait pas refuser cette facilité qui va, en vérité, dans le sens d'un meilleur fonctionnement des services et qui doit permettre les indispensables mouvements.

C'est dans ces conditions que nous avons conclu au maintien du crédit.

J'ajoute, à cette occasion, qu'on se préoccupe beaucoup, à juste titre, de la carrière des sous-préfets.

Je voudrais soumettre une proposition à M. le ministre de l'intérieur. Ne serait-il pas possible d'envisager, pour certains sous-préfets hors classe appelés à servir à des postes spéciaux, dans l'intérêt du service, leur nomination comme préfets hors cadre ? Ceci permettrait d'éviter que les sous-préfets auxquels je pense ne se trouvent lésés dans leur carrière par la disposition d'un décret relativement récent. Il peut être regrettable que l'interdiction leur soit faite d'obtenir le grade supérieur alors que ces sous-préfets ou secrétaires généraux sont parfaitement en état d'y accéder.

Je donne cette indication à l'occasion de la construction de logements, car tout cela s'inscrit dans le même cadre : la recherche d'un bon fonctionnement avec, à tous égards, la souplesse nécessaire.

M. le président. Le Gouvernement est opposé à l'amendement ?

M. le ministre de l'intérieur. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 56 de M. Nayrou, repoussé par la commission des finances et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 78) M. Nayrou, au nom de la commission de législation, propose de réduire le crédit du titre III de 200.000 nouveaux francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* Dans l'avant-projet du budget le crédit de 200.000 nouveaux francs concernait à la fois la réforme statutaire du personnel du cadre des transmissions et celle du personnel du cadre du matériel.

La suppression du crédit de 200.000 nouveaux francs au chapitre 31-15 a pour objet d'obtenir du Gouvernement qu'il reprenne le libellé primitif de cette mesure : « Réforme statutaire du personnel du cadre des transmissions et du cadre du matériel ».

En effet, les sujétions des personnels du cadre du matériel du ministère de l'intérieur nécessitent l'intervention d'un statut particulier.

J'ajoute que le crédit envisagé est purement provisionnel et que la différence de libellé est parfaitement compréhensible. Nous aurions préféré modifier le libellé par voie d'amendement. Malheureusement nous ne le pouvons pas. C'est pourquoi nous avons déposé un amendement tendant à une réduction indicative du crédit du titre III.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* La commission des finances avait des préoccupations rejoignant celles de la commission des lois. Je l'ai d'ailleurs souligné dans le rapport écrit que vous avez sous les yeux. Notre désir étant le même, la commission est favorable à l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'intérieur. Le Gouvernement accepte de reprendre le libellé primitif de la mesure envisagée : « Réforme statutaire du personnel du cadre des transmissions et du cadre du matériel ». En revanche, il est bien évident qu'il ne peut accepter la réduction du crédit.

Le Gouvernement, qui donne ainsi satisfaction à l'esprit dans lequel vous avez déposé votre amendement, monsieur Nayrou, vous demande de bien vouloir le retirer.

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis.* Je le retire, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'intérieur. Je vous remercie, monsieur Nayrou.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III, avec la somme de 73.543.762 nouveaux francs, résultant des votes précédemment émis.

(*Le titre III, avec cette somme, est adopté.*)

M. le président. Titre IV (interventions publiques) : plus 2.130.000 nouveaux francs. (*Adopté.*)

Je donne lecture de la partie de l'état D relative au ministère de l'intérieur.

ETAT D

(*Dépenses en capital. — Mesures nouvelles.*)

M. le président. Titre V (Investissements exécutés par l'Etat) :

Autorisations de programme, 50 millions de nouveaux francs. (*Adopté.*)

Crédits de paiement, 25.500.000 nouveaux francs. (*Adopté.*)

Titre VI (Subventions d'investissements accordées par l'Etat) :

Autorisations de programme, 159.300.000 nouveaux francs.

Crédits de paiement, 33.360.000 nouveaux francs.

Par amendement n° 118, MM. Sempé, Champeix, Nayrou, Montpied, Emile Dubois, Geoffroy et Verdeille, proposent de réduire les autorisations de programme de 5 millions de nouveaux francs.

La parole est à M. Champeix.

M. Marcel Champeix. Mes chers collègues cet amendement, qui a été déposé par M. Sempé et certains membres de la commission des lois appartenant au groupe socialiste, porte sur le titre VI.

Si nous demandons une réduction des autorisations de programme, c'est uniquement pour appeler une fois de plus l'attention du Gouvernement sur l'insuffisance des crédits. J'ai moi-même, au cours de mon intervention, eu l'occasion de dire quelle était cette insuffisance puisque certains départements, si l'on se réfère à une réponse faite à M. le député Chapalain, n'ont même perçu aucun crédit pour doter les constructions des collectivités locales.

Les subventions qui sont accordées sont de l'ordre de 10 à 30 p. 100. Ce crédit est donc notoirement insuffisant.

Je crois, cependant, que j'aurais mauvaise grâce à maintenir l'amendement. J'aurais voulu ce soir essayer d'obtenir l'unanimité sur ce texte, mais étant donné que les crédits ont été portés de 200 millions l'année dernière à 500 millions cette année ; étant donné la déclaration qu'a bien voulu nous faire M. le ministre de l'intérieur, considérant, d'autre part, que ses soutiens fidèles sont, ce soir, d'un assiduité particulière — ce dont je les félicite — (*Sourires*) et que, par conséquent, j'aurai la certitude d'être battu, pour toutes ces raisons, ne voulant pas, de surcroît, faire perdre davantage de temps à notre assemblée, je retire l'amendement. (*Applaudissements.*)

M. le président. L'amendement n° 118 est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le titre VI ?

Je le mets aux voix avec les chiffres de 159.300.000 nouveaux francs aux autorisations de programme et de 33.360.000 nouveaux francs pour les crédits de paiement.

(*Le titre VI, avec ces chiffres, est adopté.*)

M. le président. Nous arrivons à l'examen de l'article 59. J'en donne lecture :

« Art. 59. — Le 2° de l'article 8 de l'ordonnance n° 59-30 du 5 janvier 1959 tendant à instituer des districts urbains dans les grandes agglomérations est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« 2° Les ressources énumérées à l'article 149 (1° à 5° inclus) du code de l'administration communale. »

Je suis saisi d'un amendement, n° 17, présenté par MM. L'Huillier, Marrane, Namy, Vallin et Duclos, au nom du groupe communiste et apparenté, tendant à supprimer cet article.

La parole est à M. Waldeck L'Huillier.

M. Waldeck L'Huillier. Mesdames, messieurs, je ne suis pas juriste, mais je pourrais demander l'avis de M. le professeur Prélot sur un article qui ne me semble pas constitutionnel. En tout cas, cet article n'est pas conforme au droit français qui a toujours stipulé que seules peuvent lever l'impôt les Assemblées issues du suffrage universel.

Or, cet article tend à donner aux districts urbains le droit de voter et de recouvrer des centimes additionnels, droit qui n'est pas prévu par l'article 8 de l'ordonnance du 5 janvier 1959.

Le Gouvernement prétend que les districts urbains peuvent être assimilés aux syndicats de communes. Cette affirmation est absolument inexacte. Les syndicats de communes résultent de l'adhésion volontaire des communes participantes pour la réalisation d'objectifs déterminés en commun.

Je rappelle les termes de l'article 149 du code municipal : « La mise en recouvrement de ces centimes » — il s'agit de ceux d'un syndicat intercommunal — « ne peut être toutefois

poursuivie que si le conseil municipal, obligatoirement consulté dans un délai de quarante jours, ne s'y est pas opposé en affectant d'autres ressources au paiement de sa quote-part. »

Par conséquent, le district créé par voie d'autorité se substitue aux communes et restreint encore les libertés communales.

D'autre part, dans de nombreuses communes, le nombre de centimes additionnels est déjà considérable. Il est donc inadmissible que le district puisse décider, notamment en Seine-et-Oise, des impositions supplémentaires. Le district dessaisit les communes d'une de leurs attributions essentielles. Il les prive de leurs ressources. De plus, il transforme les collectivités locales en nouveaux collecteurs d'impôts.

Le Gouvernement se refuse à créer des ressources spéciales en faveur de cet organisme et le district assurera, aux frais des communes, les travaux qui, normalement, incombent à l'Etat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* La commission était opposée à cet amendement.

Il a été observé que le district présentait desc aractères très voisins de ceux des syndicats de commune qui, eux, peuvent mettre des centimes en recouvrement. D'autre part, l'alinéa premier de l'article 149 du code de l'administration communale, qui définit les recettes des syndicats, a été rédigé de la manière que vous connaissez. Il y est écrit notamment : « La mise en recouvrement des centimes ne peut toutefois être poursuivie que si le conseil municipal, obligatoirement consulté dans un délai de quarante jours, ne s'y est pas opposé en affectant d'autres ressources au paiement de sa quote part. »

Ainsi, il est apparu à la commission des finances que c'était plutôt une facilité donnée d'avoir recours à ces centimes, le conseil municipal, je répète, devant être obligatoirement consulté, car nous ne serions jamais d'accord pour les impositions d'office.

Je garde même le souvenir que certains de nos collègues, dans la discussion, avaient considéré qu'en vérité c'était donner de façon plus précise et peut-être plus directe, un droit de regard utile au profit des communes, dans l'administration, la gestion et la recherche des ressources des districts urbains.

Tels sont les motifs qui nous avaient déterminés à accepter cette proposition, surtout en considération de ce que le conseil municipal devait toujours rester maître de dire s'il accepte ou s'il refuse.

M. le président. La parole est à M. Waldeck L'Huillier.

M. Waldeck L'Huillier. Je m'étonne, monsieur le rapporteur, de votre interprétation. L'erreur de votre raisonnement, c'est que de cette manière il ne s'agit pas d'un syndicat de communes qui ferait que les communes le composant seraient consultées, mais d'un district, et que dans ces conditions les communes ne seront jamais consultées.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'intérieur. Le Gouvernement est contre l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 17.

(*L'amendement n° 17 n'est pas adopté.*)

M. Waldeck L'Huillier. Je vous donne rendez-vous dans quelque temps.

M. le président. Je mets aux voix le texte actuel de l'article 59.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 57, M. Nayrou, au nom de la commission de législation, propose de compléter le 2e alinéa de cet article par la phrase suivante :

« Toutefois, les dispositions de l'alinéa 1° de l'article 149 du code de l'administration communale ne sont pas applicables aux districts créés en application du 3e alinéa de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-50 du 5 janvier 1959. »

La parole est à M. Nayrou.

M. Jean Nayrou. L'amendement proposé tend à écarter du champ d'application de l'article 59 les districts qui auront été créés d'office aux termes de l'article 1er, alinéa 3, de l'ordonnance du 5 janvier 1959. J'ajoute que cet amendement comporte une modification de pure forme que vous avez certainement enregistrée monsieur le président par la référence au 1° de l'article 59 au lieu du premier alinéa de l'article 149 du code de l'administration communale. Il s'agit d'une modification de pure forme qui ne change rien à l'amendement. Nous considérons que lorsque les districts ont été créés d'office, le vote pour eux de centimes additionnels équivaut à l'institution de centimes d'office dans les budgets des communes. La commission de législation propose cette rédaction. C'est dans ces conditions qu'elle l'a adopté.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Masteau, *rapporteur spécial.* La commission des finances n'a pas eu à délibérer sur cet amendement, ce qui me conduit ce soir à m'en remettre à l'appréciation du Sénat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'intérieur. Le texte qui était initialement proposé tend à reconnaître au district urbain les mêmes ressources que celles dont disposent déjà les syndicats de communes. En particulier les districts pourraient désormais percevoir une contribution des communes associées. Selon le deuxième alinéa de l'article 149, 1°, du code de l'administration communale, le conseil du district pourra décider que cette contribution sera remplacée par des centimes. La mise en recouvrement de ces centimes ne peut toutefois être poursuivie que si le conseil municipal, obligatoirement consulté dans un délai de quarante jours, ne s'y est pas opposé en affectant d'autres ressources au paiement de sa quote-part.

L'établissement de centimes ne s'impose donc nullement ni au conseil du district qui peut fixer une contribution forfaitaire, ni aux communes membres qui peuvent au contraire disposer d'autres ressources. Mais la possibilité qui est ainsi reconnue aux districts urbains, tout en harmonisant leur régime avec celui des syndicats de communes leur permet d'accroître ainsi leur capacité financière et partant, de contracter plus facilement les emprunts qui sont nécessaires à leur équipement.

D'autre part, je voudrais qu'il me soit permis de faire remarquer que dans le cas de création d'un syndicat sur demande des communes, la décision d'institution conforme au vœu de la majorité s'impose à une minorité de communes pour lesquelles il peut avoir désormais un caractère de contrainte. Les mêmes possibilités leur sont néanmoins reconnues.

Il n'y a donc aucune espèce de raison pour le Gouvernement d'accepter cet amendement et à ne pas reconnaître cette même faculté à tous les districts, qu'ils soient créés d'office ou sur demande de communes. Pour toutes ces raisons, le Gouvernement repousse cet amendement.

M. André Fosset. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Fosset.

M. André Fosset. Autant j'étais hostile à l'amendement défendu par M. Waldeck L'Huillier qui, dans tous les cas, écartait la possibilité pour le district de prélever des centimes additionnels, autant je suis favorable à l'amendement déposé par M. Nayrou, et cela pour deux raisons. En effet, l'assimilation au syndicat de communes que fait le Gouvernement dans le cas du district n'est valable incontestablement que lorsqu'il s'agit d'un district dont la création résulte de la libre volonté de communes associées.

Il y a ensuite un deuxième motif, c'est que l'article 8 de l'ordonnance du 5 janvier prévoit déjà en son 4° la possibilité d'une contribution des communes pour service assurés à leur demande, de sorte que si, maintenant, on inclut la recette prévue au 1° de l'article 149 du code de l'administration communale, on paraît au moins faire un double emploi, puisque effectivement ce 1° de l'article 149 vise également la contribution des communes pour services rendus.

Par conséquent, si on adopte l'amendement de M. Nayrou, on peut parfaitement admettre que, dans le cas où le district a été constitué à la suite d'un décret et contre la volonté des communes, il ne pourra prélever, sur les communes que les recettes qui sont nécessaires pour assurer un service demandé par celles-ci en application du paragraphe 4° de l'article 8.

Dans ces conditions, je me prononce personnellement de la manière la plus favorable pour l'amendement déposé par M. Nayrou.

M. Waldeck L'Huillier. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Waldeck L'Huillier.

M. Waldeck L'Huillier. L'amendement précédent que j'avais déposé avait une importance considérable. Je pense que cette importance a échappé au Sénat parce que si j'ai pris rendez-vous tout à l'heure, ce n'est pas pour faire des constatations désabusées, mais parce que j'ai le sentiment que l'application de l'article 19 ne se fera pas.

Pourquoi ? Si le district, suivant le raisonnement de M. le ministre de l'intérieur, avait la même législation et obéissait aux mêmes règles que les syndicats intercommunaux, vous n'auriez pas besoin de l'article 59. Si vous proposez cet article 59, c'est pour modifier une législation. Par conséquent, j'attends de M. le ministre de l'intérieur qu'il confirme d'une manière catégorique devant le Sénat que l'article 149 du code municipal s'applique

bien et qu'en particulier son dernier alinéa dispose que « La mise en recouvrement de ces centimes ne peut être toutefois poursuivie que si le conseil municipal obligatoirement consulté dans un délai de 40 jours ne s'y est opposé en affectant d'autres ressources au paiement de sa quote-part ». Cet alinéa est bien applicable à la législation que nous votons aujourd'hui sur le district.

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis*. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Nayrou, pour explication de vote.

M. Jean Nayrou, *rapporteur pour avis*. Il y a évidemment une différence entre l'amendement qui a été déposé tout à l'heure par M. L'Huillier et celui que je présente au nom de la commission des lois car ce n'est pas moi qui en ai assumé la paternité. Il y a la possibilité pour les districts qui sont créés normalement par une libre adhésion des communes d'avoir d'autres ressources, mais lorsque des districts sont créés d'office, en tant que maire et conseiller général, j'estime qu'il n'est pas possible de permettre l'inscription d'office des centimes, des ressources, dans les budgets des communes qui sont membres des districts contraintes et forcées.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Nayrou, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission des finances s'en remet à la sagesse du Sénat.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. Jean Nayrou. Les libertés communales sont bien défendues !

M. le président. Je n'ai plus d'amendement. L'article 59 reste adopté dans sa rédaction primitive.

Nous en avons terminé avec l'examen du budget du ministère de l'intérieur.

— 6 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. André Armengaud. Au nom de la commission des finances, je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Armengaud.

M. André Armengaud. Etant donné l'heure avancée, je suggère que la suite de l'ordre du jour soit reprise cet après-midi au lieu de ce matin neuf heures trente.

M. le président. Il serait d'ailleurs matériellement impossible de reprendre la séance à neuf heures trente aujourd'hui.

Notre prochaine séance publique aurait donc lieu cet après-midi, 27 novembre, à quinze heures, avec l'ordre du jour suivant :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962, adopté par l'Assemblée nationale (n°s 52 et 53 [1961-1962]. — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation).

Deuxième partie : moyens des services et dispositions spéciales :

— **Services du Premier ministre** (*suite*) :

II. — INFORMATIONS :

M. Roger Houdet, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ;

M. Jacques Baumel, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles.

— **Finances et affaires économiques** (*suite*) :

I. — CHARGES COMMUNES :

M. Ludovic Tron, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

— **Services du Premier ministre** (*suite*) :

I. — SERVICES GÉNÉRAUX (suite) :

M. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ;

M. Michel Champleboux, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (énergie atomique).

— **Finances et affaires économiques** (*suite*) :

II. — SERVICES FINANCIERS :

M. Ludovic Tron, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

— **Monnaies et médailles ;**

— **Légion d'honneur ;**

— **Ordre de la Libération :**

M. Paul Chevalier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ;

Articles de totalisation des crédits :

Articles 21 (état C), 22 (état D), 20, 27 et 28.

— **Comptes spéciaux du Trésor :**

M. Jacques Descours Desacres, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ;

Articles 29, 30, 31, 32, 33 (paragraphe II), 34, 35 (à l'exception des lignes : « prêts concernant les H. L. M. »), 57 et 58.

— **Articles du projet de loi de finances (II° partie) non joints à** l'examen des crédits :

Articles 26 (état E), 38 (état F), 39 (état G), 40 (état H), 42, 44 ;
Article 44 *bis* et état I (taxes parafiscales) : lignes 3 à 122.

— **Radiodiffusion-télévision française :**

M. Roger Houdet, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ;

Etat I (suite) : ligne 123 ;

Article 44 *bis* et état I (taxes parafiscales), suite et fin ; lignes 126 à 143 ;

Articles non joints à l'examen des crédits (suite et fin) ;
Articles 57 A, 58 *bis*, 59 *bis*, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68 et 69.

Il n'y a pas d'opposition ?...
L'ordre du jour est ainsi réglé.
Personne ne demande la parole ?...
La séance est levée.

(*La séance est levée le lundi 27 novembre, à trois heures quarante minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du vendredi 24 novembre 1961.

(Journal officiel du 25 novembre 1961.)

Dans le scrutin (n° 8) sur l'amendement de M. Lucien Grand au titre VI du budget de l'agriculture (projet de loi de finances pour 1962) :

Dans la rubrique « N'ont pas pris part au vote », substituer le nom de M. le général Ernest Petit (Seine), à celui de M. Guy Petit (Basses-Pyrénées).

Modification aux listes des membres des groupes.

GROUPE DE L'UNION POUR LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE

(39 membres au lieu de 38.)

Ajouter le nom de M. Mohamed Megdoud.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 26 NOVEMBRE 1961

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 74. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.*

« Art. 75. — *Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au* Journal officiel; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

2206. — 26 novembre 1961. — **M. Michel de Pontbriand** demande à **M. le Premier ministre** si les appels d'offres, pour la fourniture des denrées alimentaires, libellés par l'administration générale de l'assistance publique à Paris, peuvent être considérés comme faits au nom de l'Etat; dans la négative, quelle est la portée exacte, en faveur des groupements de producteurs agricoles, du décret n° 61-862 du 5 août 1961 et de sa circulaire interprétative du 29 juillet 1961.

2207. — 26 novembre 1961. — **M. Michel de Pontbriand** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'une méthode courante utilisée pour l'extraction des huiles alimentaires consiste à faire baigner les fruits oléagineux dans un liquide qui dissout l'huile (exane, l'essence de pétrole légère ou le trichlorétylène), puis à séparer huile et solvant par distillation et lui demande s'il ne lui parait pas indispensable, en vue d'informer exactement le public de la nature des produits alimentaires qu'il consomme, qu'un étiquetage soit imposé visant à faire connaître la nature de la préparation utilisée: soit extraction par pression à froid, extraction par pression à chaud, soit enfin extraction par solvant chimique.

2208. — 26 novembre 1961. — **M. Michel de Pontbriand,** se référant à la circulaire interne n° 1720 du 6 novembre 1961 relative à la participation des groupements agricoles aux marchés passés au nom de l'Etat, demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il ne lui serait pas possible, par simple arrêté ministériel, de valider, au titre du décret n° 61-862 du 5 août 1961, les coopératives agricoles, dont les listes d'agrément ont déjà été publiées au *Journal officiel*, observation étant faite que la plupart des pièces de nouveau exigées par la circulaire précitée figurent déjà dans les dossiers des directions des services agricoles, ou pour les unions dans ceux du service professionnel et social du ministère: 4e bureau, coopération agricole.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **2123**, posée le 26 octobre 1961 par **M. Michel de Pontbriand.**

Errata

à la suite du compte rendu intégral des débats de la séance du 24 novembre 1961.

(*Journal officiel* du 25 novembre 1961, Débats parlementaires, Sénat.)

Page 1939, 2e colonne, Réponses des ministres aux questions écrites, au lieu de: « 977. — M. Roger Marcellin... », lire: « 1977. — M. Roger Marcellin... ».

Page 1940, 1re colonne, au lieu de: « 1978. — M. Roger Marcellin signale à M. le ministre d'Etat chargé des affaires allemandes... », lire: « 1978. — M. Roger Marcellin signale à M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes... ».

Page 1941, 2e colonne, à la suite de la question écrite n° 2121 de M. Michel de Pontbriand, insérer la question écrite n° 2122 de M. Michel de Pontbriand qui figure par erreur page 1942, 2e colonne.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du dimanche 26 novembre 1961.

SCRUTIN (N° 11)

Sur l'amendement (n° 31) du Gouvernement au titre III du budget de l'intérieur (projet de loi de finances pour 1962).

Nombre des votants	**95**
Nombre des suffrages exprimés	**92**
Majorité absolue des suffrages exprimés	**47**
Pour l'adoption	**40**
Contre	**52**

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Al Sid Cheikh Cheikh.
Jacques Baumel.
Albert Boucher.
Amédée Bouquerel.
Jean-Eric Bousch.
Jean Brajeux.
Robert Bruyneel.
Maurice Charpentier.
Gérald Coppenrath
Henri Cornat.
Hector Dubois (Oise).
Hubert Durand.
Yves Estève.
Jean de Geoffre.
Victor Golvan.
Robert Gravier.
Georges Guéril.
Alfred Isautier.
Léon Jozeau-Marigné.
Mohamed Kamil.
Marcel Lebreton.
Modeste Legouez.
Robert Liot.
Jacques Marette.
Mohamed Megdoud.
Ali Merred.
Eugène Motte.
Lucien Perdereau.
Michel de Pontbriand.
Marcel Prélot.
Henri Prêtre.
Etienne Rabouin.
Georges Repiquet.
Jacques Richard.
Louis Roy.
Jacques Soufflet.
Jean-Louis Vigier.
Mouloud Yanat.
Michel Yver.
Modeste Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Fernand Auberger.
Marcel Audy.
Octave Bajeux.
Edmond Barrachin
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Marcel Brégégère.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Marcel Champeix.
Michel Champleboux.
André Chazalon.
André Colin.
Antoine Courrière.
Maurice Coutrot.
Etienne Dailly.
Georges Dardel
Mme Renée Dervaux.
Henri Desseigne.
Emile Dubois (Nord).
Jacques Duclos.
André Dulin.
Jules Emaille.
André Fosset.
Jean-Louis Fournier.
Roger Garaudy.
Lucien Grand.
Georges Guille.
René Jager.
Pierre de La Gontrie.
Jean Lecanuet.
Bernard Lemarié.
Louis Leygue
Waldeck L'Huillier.
André Maroselli.
Jacques Masteau.
André Méric.
Pierre Métayer.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
Claude Mont.
André Monteil.
Jean Nayrou.
Gaston Pams.
Paul Pauly.
Gustave Philippon.
Jules Pinsard.
Auguste Pinton.
Mlle Irma Rapuzzi.
Etienne Restat.
Georges Rougeron.
Abel Sempé.
René Toribio.
Fernand Verdeille.

Se sont abstenus :

MM.
René Blondelle.
Charles Durand.
François Levacher.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Mohamed Saïd Abdellatif.
Abel-Durand.
Youssef Achour.
Ahmed Abdallah.
Gustave Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
André Armengaud.
Emile Aubert.
Jean de Bagneux.
Clément Balestra.
Paul Baratgin.
Jean Bardol.
Maurice Bayrou.
Joseph Beaujannot.
Mohamed Belabed.
Sliman Belhabich.
Amar Beloucif.
Mouâaouia Bencherif.
Jean Bène.
Ahmed Bentchicou
Lucien Bernier.
Jean Bertaud.
Jean Berthoin.
Général Antoine Béthouart.
Auguste-François Billiemaz.
Raymond Boin.
Edouard Bonnefous (Seine-et-Oise).
Raymond Bonnefous (Aveyron).
Georges Bonnet.
Jacques Bordeneuve.
Ahmed Boukikaz.
Marcel Boulangé (Territoire de Belfort).
Jean-Marie Bouloux.
Robert Bouvard.
Joseph Brayard.
Martial Brousse.
Raymond Brun.
Julien Brunhes.
Florian Bruyas.
Gabriel Burgat.
Robert Burret.
Omer Capelle.
Roger Carcassonne
Maurice Carrier.
Ahmed Chabaraka.
Adolphe Chauvin.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
Pierre de Chevigny
Bernard Chochoy
Emile Claparède.
Jean Clerc.
Georges Cogniot
André Cornu.
Yvon Coudé du Foresto.
Louis Courroy.
Mme Suzanne Crémieux.
Marcel Darou.
Francis Dassaud
Léon David.
Gaston Defferre.
Jean Deguise.
Alfred Dehé.
Jacques Delalande
Claudius Delorme.
Vincent Delpuech.
Marc Desaché.
Jacques Descours Desacres.
Paul Driant.
René Dubois (Loire-Atlantique).
Roger Duchet.
Baptiste Dufeu.
Claude Dumont.
Emile Durieux.
Adolphe Dutoit.
René Enjalbert.
Jean Errecart.
Pierre Fastinger.
Edgar Faure.
Manuel Ferré.
Charles Fruh.
Jacques Gadoin.
Général Jean Ganeval
Pierre Garet.
Etienne Gay.
Jean Geoffroy.
Léon-Jean Grégory.
Louis Gros.
Mohamed Guéroui
Paul Guillaumot.
Raymond Guyot.
Djilali Hakiki.
Roger du Halgouet.
Yves Hamon.
Jacques Henriet.
Roger Houdet.
Emile Hugues.
Eugène Jamain
Louis Jung.
Paul-Jacques Kalb.
Michel Kauffmann.
M'Hamet Kheirate.
Michel Kistler.
Jean Lacaze.
Roger Lachèvre
Jean de Lachomette.
Bernard Lafay.
Henri Lafleur.
Roger Lagrange.
Mohammed Larbi Lakhdari
Marcel Lambert.
Georges Lamousse.
Adrien Laplace.
Robert Laurens.
Charles Laurent-Thouverey.
Guy de La Vasselais
Arthur Lavy.
Francis Le Basser.
Edouard Le Bellegou.
Marcel Legros.
Marcel Lemaire.
Etienne Le Sassier-Boisauné.
Paul Levêque.
Henri Longchambon.
Jean-Marie Louvel.
Roger Marcellin.
Pierre Marcilhacy.
Georges Marie-Anne.
Georges Marrane.
Louis Martin.
Pierre-René Mathey.
Jacques de Maupeou
Jacques Ménard.
Roger Menu.
Léon Messaud.
François Mitterrand.
Mohamed el Messaoud Mokrane.
Max Monichon.
François Monsarrat.
René Montaldo.
Gabriel Montpied.
Léopold Morel.
Roger Morève.
Léon Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Menad Mustapha.
Louis Namy.
Charles Naveau.
Labidi Neddaf.
François de Nicolay.
Jean Noury.
Hacène Ouella.
Henri Parisot.
Guy Pascaud.
François Patenôtre.
Pierre Patria.
Gilbert Paulian
Henri Paumelle.
Marc Pauzet.
Marcel Pellenc.
Paul Pelleray.
Jean Péridier.
Général Ernest Petit (Seine).
Guy Petit (Basses-Pyrénées).
André Plait.
Alain Poher.
Joseph de Pommery.
Georges Portmann.
Joseph Raybaud.
Paul Ribeyre.
Eugène Ritzenthaler.
Jean-Paul de Rocca Serra.
Eugène Romaine.
Vincent Rotinat.
Alex Roubert.
Abdelkrim Sadi.
Laurent Schiaffino.
François Schleiter.
Charles Sinsout.
Edouard Soldani
Robert Soudant.
Charles Suran.
Paul Symphor.
Edgar Tailhades
Gabriel Tellier.
René Tinant.
Jean-Louis Tinaud.
Ludovic Tron.
Camille Vallin.
Emile Vanrullen.
Jacques Vassor.
Maurice Vérillon.
Mme Jeannette Vermeersch.
Jacques Verneuil.
Etienne Viallanes.
Pierre de Villoutreys.
Joseph Voyant.
Paul Wach.
Raymond de Wazières.
Joseph Yvon.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Abdennour Belkadi.
Brahim Benali
Henri Claireaux.
Jacques Faggianelli.
Jean Fichoux.
Maurice Lalloy.
Marcel Molle.
Hector Peschaud.
Paul Piales.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Sénat, et M. Geoffroy de Montalembert, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

MM. Gustave Alric à M. Jacques Descours-Desacres.
Auguste-François Billiemaz à M. Pierre de La Gontrie.
René Blondelle à M. Hector Dubois.
Raymond Boin à M. Manuel Ferré.
Marcel Boulangé à M. Paul Symphor.
Jean-Marie Bouloux à M. le Général Ganeval.
Robert Bouvard à M. Marcel Lambert.
Martial Brousse à M. Jean de Lachomette.
Florian Bruyas à M. Claudius Delorme.
Roger Carcassonne à M. Roger Lagrange.
Michel Champleboux à M. Jean Nayrou.
Maurice Charpentier à M. Lucien Perdereau.
Paul Chevallier à M. Gaston Pams.
Emile Claparède à M. Guy Pascaud.
Henri Cornat à M. Léon Jozeau-Marigné.
Léon David à M. le Général Ernest Petit.
Jacques Duclos à Mme Renée Dervaux.
Adolphe Dutoit à M. Louis Namy.
Roger Garaudy à M. Waldeck L'Huillier.
Robert Gravier à M. Henri Parisot.
Yves Hamon à M. Jean Errecart.
Jacques Henriet à M. Le Sassier-Boisauné.
Emile Hugues à M. André Cornu.
Jean Lacaze à M. Adrien Laplace.
Robert Laurens à M. Hubert Durand.
Marcel Lebreton à M. Modeste Legouez.
Louis Leygue à M. Marcel Audy.
Marcel Molle à M. Max Monichon.
François de Nicolay à M. Jean de Bagneux.
Guy Petit à M. Gilbert Paulian.
Paul Piales à M. Marc Pauzet.
Auguste Pinton à M. André Dulin.
Henri Prêtre à M. Michel Yver.
Joseph Raybaud à M. Pierre-René Mathey.
Etienne Restat à M. Etienne Dailly.
Vincent Rotinat à M. Lucien Grand.
Jacques Verneuil à M. Roger Morève.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants	97
Nombre des suffrages exprimés	94
Majorité absolue des suffrages exprimés	48
Pour l'adoption	42
Contre	52

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application d'une décision prise le 23 novembre 1961 par la Conférence des Présidents.

AVIS *présenté au nom de la commission des affaires économiques et du plan, sur le projet de* **loi de finances** *pour* **1962,** ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, par M. Jacques GADOIN, sénateur.

TOME I

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

III. — Affaires économiques.

Mesdames. Messieurs,

Dans le cadre de l'intitulé « Affaires économiques », le projet de loi de finances pour 1962 présente l'ensemble des crédits concernant, d'une part, les services relevant directement du Ministre des Finances et des Affaires économiques et, d'autre part, ceux placés expressément sous l'autorité du Secrétaire d'Etat au Commerce intérieur.

Sont placés sous l'autorité directe du Ministre des Finances, M. Baumgartner :

1° Le Service de l'Administration générale ;

2° La Direction des Relations économiques extérieures, qui assure la tutelle du Centre national du commerce extérieur et dont dépendent le Service de l'expansion économique à l'étranger et le Comité permanent des foires à l'étranger ;

3° Le Service des affaires économiques d'Outre-Mer.

Sont placés sous l'autorité du Secrétaire d'Etat au Commerce intérieur, M. Missoffe :

1° La Direction générale des prix et des enquêtes économiques ;

2° La Direction des affaires commerciales ;

3° L'Inspection générale de l'économie nationale ;

4° L'Institut national de la statistique et des études économiques ;

5° Le Bureau de la mobilisation économique, ce dernier étant chargé de la coordination des problèmes intéressant la Défense nationale et de la préparation du plan de la mobilisation économique.

Votre Rapporteur examinera en conséquence, dans une première partie, les crédits affectés au Secrétariat d'Etat au Commerce intérieur et, dans une deuxième partie, les crédits affectés aux relations économiques extérieures et les problèmes qui s'y rapportent.

Ces crédits représentent au total une somme légèrement supérieure à ceux de l'année 1961. Alors que pour cette dernière année, en effet, ils s'élevaient à 178.317.251 NF, ils atteignent pour 1962 205.614.300 NF, soit une augmentation de 27.297.049 NF, c'est-à-dire approximativement 15 %.

Mais alors que les moyens des services (titre III) augmentent d'une année à l'autre d'environ 40 % (augmentation due principalement au recensement démographique de 1962), les interventions publiques (titre IV) diminuent d'environ 18 %, provenant de la diminution des garanties de prix dont peuvent être assorties les opérations d'exportation et de prospection des marchés étrangers.

I. — Les crédits du Secrétariat d'Etat au Commerce intérieur.

En ce qui concerne ces crédits, votre Commission des Affaires économiques et du Plan a fait porter spécialement son examen, d'une part sur l'utilisation des crédits du chapitre 34-33 affectés aux travaux de recensement, d'autre part sur les chapitres 44-01, 44-02 et 44-03 qui concernent respectivement la recherche dans le domaine commercial, l'aide aux organisations de consommateurs et l'assistance technique au commerce. Par ailleurs, un bref développement a été consacré au chapitre 44-04, qui prévoit une subvention globale de 500.000 NF pour les comités régionaux d'expansion économique. Enfin, votre Commission a cru bon, dans les circonstances présentes, d'examiner l'évolution des prix et du pouvoir d'achat depuis l'automne 1960.

1° Les travaux de recensement

Le chapitre 34-33 prévoit un crédit de 35.250.000 NF, en augmentation de 31.500.000 NF sur le crédit de l'année antérieure. Cette augmentation est due à la mise en œuvre du recensement démographique de 1962, à concurrence de 30 millions de nouveaux francs, et à l'exécution de travaux préliminaires pour le recensement industriel prévu pour 1963.

A. — *L'exécution du recensement démographique.*

Comme dans les recensements antérieurs, les trois principaux questionnaires seront le bulletin individuel, la feuille de logement, le bordereau de maison.

Sur le bulletin individuel figureront les renseignements concernant l'état civil (nom, prénom, sexe, date et lieu de naissance, situation de famille, nationalité), la commune de résidence au 1er janvier 1954, information destinée à l'étude des migrations intérieures dans la période 1954-1962 ; pour les enfants de plus de dix ans et jeunes gens qui poursuivent leurs études, la nature de l'enseigne-

ment suivi. Cette question est destinée à compléter les statistiques scolaires, qui ne peuvent pas fournir d'indications détaillées sur la scolarisation par zone géographique et par catégorie socio-économique.

Les personnes qui ont terminé leurs études devront indiquer les diplômes d'enseignement général, technique ou professionnel dont elles sont titulaires. Ces indications, destinées à l'étude des ressources en main-d'œuvre par qualification, seront complétées par des sondages ultérieurs.

Pour toute personne de plus de quatorze ans, sera posée une série de questions sur les activités professionnelles.

Les renseignements recueillis permettront de classer les personnes professionnellement actives d'après leur profession, leur statut (travailleurs indépendants, employeurs, salariés, travailleurs familiaux, etc.), leur qualification (pour les ouvriers), leur branche d'activité économique et leur catégorie socio-professionnelle.

La question relative à l'établissement industriel, commercial, etc., où chaque personne exerce son activité permettra accessoirement l'étude des migrations alternantes (lieu de résidence, lieu de travail) dans les grandes agglomérations et les zones industrielles.

Enfin, les personnes atteintes d'une infirmité ou incapacité physique permanente seront invitées à la déclarer (une question analogue était posée dans les recensements antérieurs jusqu'en 1946). Le recensement est la seule occasion d'avoir des informations générales nécessaires à l'organisation de l'assistance aux infirmes.

Sur la feuille de logement figureront la liste des personnes habitant dans le logement, la nature de l'habitation (résidences principales, résidences secondaires, logement vacant, habitation mobile, etc.), la composition du logement, son équipement et le statut des occupants (propriétaires, locataires, etc.).

Enfin, *sur le bordereau de maison* figureront la liste des logements, la nature de l'immeuble, la nature des matériaux, l'équipement de l'immeuble, l'année d'achèvement, et si l'immeuble est siège d'une exploitation agricole, la superficie de cette exploitation (renseignement utile à l'étude de la population vivant sur des exploitations agricoles).

Les questions traditionnelles sur le nombre d'enfants de chaque chef de famille (et leur âge) sont supprimées dans le bulletin individuel. En contrepartie, un questionnaire spécial sera distribué à un échantillon d'environ 200.000 femmes. Cette enquête par sondage permettra de recueillir les renseignements indispensables sur la structure des familles, dans des meilleures conditions que le bulletin individuel ordinaire.

La date du recensement a été fixée au 7 mars 1962 (décret du 18 avril 1961). La distribution et la collecte des imprimés par les mairies s'effectueront entre le 7 mars et le 8 avril 1962.

Le décret authentifiant les résultats du recensement (population légale des départements, arrondissements, cantons, communes) paraîtra vers le 1er novembre 1962.

Les statistiques démographiques et économiques fournies par le recensement seront livrées dans les conditions suivantes :

Janvier-février 1963 : résultat d'un sondage au vingtième, donnant la plus grande partie des informations tirées du recensement au plan national, plus quelques informations au plan régional et départemental.

Années 1963 et 1964 : la parution des résultats complets du recensement, indispensables pour chaque département et petite circonscription géographique (agglomération, canton, commune, etc.) s'échelonnera sur deux ans environ, à compter de janvier 1963.

B. — *Le recensement industriel prévu pour 1963.*

Dans son rapport de l'an dernier, votre Commission des Affaires économiques et du Plan s'exprimait dans les termes suivants à propos du recensement industriel :

« Il est un recensement qui se trouve reporté d'année en année pour des raisons inexplicables : c'est le recensement industriel. Votre Commission des Affaires économiques et du plan ne peut que déplorer la négligence du Gouvernement en ce domaine. La politique d'aménagement du territoire et de développement des économies régionales ne peut être menée à bien que si les pouvoirs publics et les organismes intéressés disposent de renseignements valables sur la structure et l'équipement des établissements, sur les courants d'échanges qui s'établissent entre eux, sur les flux des marchandises qu'ils produisent, sur les mouvements des stocks et sur la productivité de la main-d'œuvre.

« Par ailleurs, les futurs plans de modernisation et d'équipement doivent également être basés sur une information statistique récente. »

Or, le *précédent recensement industriel a été effectué pendant les années 1861 à 1865.*

Aussi constate-t-on actuellement une insuffisance de renseignements statistiques sur l'industrie qui rend difficile et souvent imprécise l'évaluation de la production industrielle et l'étude des projets d'équipement et constitue une gêne fréquemment constatée par les administrations publiques, les organisations professionnelles et les entreprises industrielles et commerciales, aussi bien sur le plan régional que sur le plan national.

C'est dire combien il est regrettable que le recensement industriel, dont on parle depuis plus de cinq ans, ne soit effectué que dans deux ans. Ainsi, sur le plan industriel, c'est seulement le cinquième plan de modernisation et d'équipement qui pourra utiliser les enseignements de ce recensement.

Quoi qu'il en soit, un décret du 20 juin 1961 confie à un comité national composé de représentants de l'Administration et du secteur privé la préparation du recensement industriel et charge de son exécution l'Institut national de la statistique et des études économiques.

S'il est, en effet, nécessaire que l'étude du projet de recensement soit l'œuvre commune de l'administration et des représentants qualifiés de l'industrie, il importe que son exécution soit entièrement confiée à un seul organisme. Dans une opération aussi complexe l'unité d'exécution est un facteur essentiel de succès. L'I. N. S. E. E. est le service qualifié pour cette tâche ; il a statutairement vocation

pour réaliser les enquêtes générales ; de plus l'expérience acquise dans les recensements de la population et de l'agriculture lui permettra d'organiser au mieux la distribution, la collecte et le dépouillement des nombreux questionnaires.

C'est ce que le décret du 20 juin 1961 a prévu dans son article 6 : « Dans le cadre des modalités fixées par le comité de recensement, l'I. N. S. E. E. sera chargé de l'exécution du prérecensement et du recensement ainsi que de l'exploitation des résultats et de leur publication ».

Ce même décret prévoit, dans son article 2, que « le recensement sera effectué auprès des entreprises et établissements exerçant les activités ci-après :

« — industries extractives ;
« — production de gaz et d'électricité, distribution d'eau ;
« — industries de transformation ;
« — bâtiment et travaux publics ;
« — services à caractère industriel ».

Le Comité de recensement a examiné en détail, par référence à la « Nomenclature des activités économiques », les activités sur lesquelles portera l'enquête. Il étudie actuellement la possibilité de réaliser, en même temps que celui de l'industrie proprement dite, le recensement des transporteurs publics ainsi que celui des commerces interindustriels.

En 1957, il avait été prévu que les résultats du recensement devaient s'étendre à la totalité des entreprises et établissements industriels, y compris ceux présentant un caractère artisanal.

Depuis, le Comité de recensement, sur la proposition de l'I. N. S. E. E., a adopté des mesures particulières pour les très petits établissements (occupant au plus 5 salariés). Ceux-ci, étant donné leur nombre considérable et leur faible importance relative, seront interrogés par sondage.

Afin d'obtenir l'adhésion et l'approbation active des organisations professionnelles dans cette œuvre d'intérêt national, le décret du 20 juin 1961 a désigné comme membres du Comité de recensement deux représentants du C. N. P. F., un de l'Assemblée des présidents des chambres de commerce et un de l'Assemblée des présidents des chambres des métiers. Il est de plus envisagé de demander la collaboration directe des syndicats professionnels pour la mise au point des questionnaires spéciaux d'activité.

Le décret du 20 juin 1961 prévoit que le recensement sera effectué de mars à juillet 1963. En vue de permettre la mise en place des questionnaires spécialisés par activité, il sera précédé, de septembre à décembre 1962, d'une opération de prérecensement dont le but est de déterminer les activités principales et secondaires exercées par les unités à interroger.

*
* *

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne peut que se féliciter de voir enfin sur le point d'être accompli un recensement qui n'avait pas été effectué depuis un siècle et qu'elle réclame depuis de longues années. La nécessité d'un tel inventaire est d'autant plus impérieuse que la France est engagée dans le Marché commun. Il importe cependant qu'une opération de cette envergure fasse l'objet d'une préparation minutieuse, afin que les renseignements collectés puissent être utilisés en toute sûreté pour l'orientation tant de la politique économique du pays que de l'activité des entreprises.

C. — *Le recensement agricole.*

Un recensement général de l'agriculture a eu lieu en France en 1955-1956. C'était la première enquête exhaustive conduite auprès des exploitants agricoles.

Des enquêtes générales sur la population et l'activité agricoles ont été réalisées auparavant à une fréquence décennale au XIX[e] siècle et jusqu'en 1914, irrégulièrement ensuite ; la dernière remontait à 1942.

Mais ces enquêtes réalisées auprès des autorités communales et non directement auprès des exploitants ne permettaient pas de prendre une vue satisfaisante sur la structure de l'activité agricole, c'est-à-dire sur les rapports existants entre les productions et les exploitations où elles étaient acquises. L'analyse des conditions de la production et la prévision étaient impossibles.

C'est à caractériser ces structures que tendait le recensement agricole de 1955-1956 et, celles-ci évoluant, il est nécessaire de tenir à jour la documentation obtenue.

Certains éléments évoluent lentement : ainsi l'importance relative des différents modes de tenure (propriété, fermage, métayage), la répartition du territoire agricole ou ses principaux usages (terres labourables, prairies, bois, etc.) ; d'autres, plus rapidement, tels : la répartition des exploitations par taille, les effectifs de la population agricole et particulièrement certaines classes d'âge, tous les éléments de la production, etc.

De telle sorte que si l'on ne disposait que du recensement pour établir la documentation au rythme des besoins, c'est chaque année qu'il faudrait le réaliser (c'est d'ailleurs ce qui se fait en République fédérale allemande et aux Pays-Bas).

Il a été indiqué à la Commission des Affaires économiques et du Plan :

— que l'emploi des méthodes modernes de sondage permet d'établir une grande partie de l'information nécessaire sur la production, les conditions et moyens de la production et les perspectives de production, pourvu qu'une enquête exhaustive ait, à une date assez proche, permis d'établir une « base de sondage » ;

— que, dans l'état actuel des besoins, une liste complète des exploitations agricoles comportant un très petit nombre d'indications globales sur celles-ci, constitue une « base de sondage » suffisante (le recensement de 1955-1956 nous a fourni, en particulier, une telle base) ;

— que, pour l'établissement des bases de sondage, la production de résultats pour de petites unités géographiques, la mesure des éléments rares ou marginaux qui relèvent d'opérations de recensement, *une périodicité décennale paraissait suffisante.*

*
* *

Mais votre Commission des Affaires économiques et du Plan rappelle que le précédent recensement général agricole, qui s'est déroulé de 1954 à janvier 1957, a fourni des informations de qualité inégale en raison précisément des oppositions individuelles ou concertées rencontrées en cours de recensement et de l'insuffisante formation technique des enquêteurs.

Par ailleurs, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture a prévu un recensement mondial de l'agriculture pour 1960 auquel doivent participer les partenaires de la France dans le Marché commun.

Enfin, la loi d'orientation agricole adoptée par le Parlement au mois de juillet 1960 nécessitera, pour son application, des éléments statistiques sûrs.

Aussi, votre Commission des Affaires économiques et du Plan demande au Gouvernement d'envisager sans tarder l'exécution d'un recensement agricole pour 1964.

2° L'action économique du Secrétariat d'Etat au Commerce intérieur

A. — *L'encouragement aux recherches dans le domaine commercial.*

(Chapitre 44-01.)

Le crédit de 310.302 NF (1) mis à la disposition du Secrétariat d'Etat au Commerce intérieur, au titre du chapitre 44-01, lui a permis de participer, en 1961, au financement d'un certain nombre d'études et de recherches entreprises par divers organismes.

L'*Association française de recherches et d'études statistiques commerciales* (*A. F. R. E. S. C. O.*) a reçu 62.000 NF et a réalisé les études et travaux suivants :

— recherches et documentation pour l'élaboration de monographies portant notamment sur : le commerce de gros et les commerces non sédentaires ;

— enquêtes départementales sur le réseau des points de vente des principales branches de commerce ;

(1) Crédits 1961 (300.000 NF) + report crédits 1960 (10.302 NF).

— enquêtes mensuelles sur les variations de structure de l'appareil commercial français ;

— édition d'un ouvrage sur les statistiques du commerce intérieur français (1959-1960).

Le *Centre d'études du commerce* (*C. E. C.*) a reçu 145.000 NF et a entrepris trois séries de recherches :

a) Etablissement d'un fichier central des centres commerciaux existants et en projet, sur les groupes d'habitation en construction dans la mesure où ceux-ci entraîneront la réalisation d'un équipement commercial adapté. Ce fichier permettra aux commerçants de se tenir au courant du développement de la construction et d'envisager des projets d'installation dans les nouveaux centres commerciaux, ainsi que les modalités de déplacement de leurs installations vers la périphérie ;

b) Etablissement de chiffres-mesures, ratios et indices de productivité. Il s'agit ici de recherches systématiques en vue de généraliser des études précises par profession, par types de commerce, par dimension d'exploitation, du genre de celles qui ont été abordées en France par la Fédération des industries du vêtement ou par le Syndicat de l'épicerie en gros.

Une première recherche, menée par le C. E. C., sera limitée au départ aux activités essentielles, par exemple :

— commerces de gros : alimentation, droguerie, quincaillerie, bonneterie-chemiserie-mercerie ;

— commerces de détail : alimentation, habillement, quincaillerie-ménage, papeterie-librairie.

c) Recherche sur les prix hiérarchisés objectifs, menée en liaison avec la Compagnie française d'organisation : la notion de prix discriminatoire (prix subjectif découlant de la nature du client) doit être abandonnée au profit de la notion de prix hiérarchisé (prix objectif découlant de la nature et de la contexture économique des achats). Il convient de déterminer quantitativement la hiérarchie des prix, et, pour ce faire :

— la liste des paramètres qui déterminent le prix ;

— la liaison chiffrée existant entre ces paramètres et le prix.

La recherche s'appliquera, au départ, à la transaction « producteur à commerçant », et pourra être généralisée par la suite aux transactions « commerçant à commerçant » et « commerçant à consommateur ».

L'*Institut français du libre service* (*I. F. L. S.*) a reçu 30.000 NF et s'est efforcé de mener à bien deux études qui doivent permettre de faire le point dans le secteur de la distribution appliquant cette nouvelle technique de vente :

a) Recensement des points de vente en libre service ;

b) Etude sur les résultats d'exploitation des magasins en libre service.

L'*Institut d'administration des entreprises de l'Université d'Aix—Marseille* a reçu 63.000 NF et a réalisé une étude sur la consommation et la distribution dans les grands ensembles.

L'étude a pour but de s'informer sur la situation actuelle des équipements des grands ensembles d'habitation en commerces alimentaires. L'enquête statistique envisagée par le projet permettra de rassembler des informations sur la nature des commerces, leur importance, leur rentabilité, ainsi que sur les achats des ménages, produit par produit, avec distinction entre achats provenant des grands ensembles et achats provenant des centres commerciaux extérieurs. Ces divers renseignements permettront d'apprécier le caractère satisfaisant des équipements actuels des grands ensembles d'habitation.

Enfin la *Faculté des lettres et des sciences humaines de l'Université de Paris* a reçu 10.302 NF et a réalisé une enquête sur les besoins en formation supérieure commerciale.

Les travaux du Commissariat général du Plan mettent en évidence la nécessité d'élever très largement les niveaux de formation supérieure commerciale au cours des quinze prochaines années, pour permettre au commerce français de bénéficier de l'expansion économique générale et de la servir. Jusqu'à présent, l'une des principales causes de la faiblesse de notre système commercial réside dans l'insuffisance de formation générale et spécifique des personnes qui s'y trouvent. Il est prévu d'organiser une ou plusieurs enquêtes destinées à mettre en évidence les besoins du secteur commercial en matière de formation.

* * *

Pour l'année 1962, la reconduction du crédit inscrit au budget de 1961, soit 300.000 NF, a été demandée. Aucun programme d'utilisation de ce crédit n'a encore été élaboré d'une manière parfaitement définie. Ce soin sera laissé à un groupe de travail qui doit être constitué prochainement et qui groupera, sous la présidence du directeur des affaires commerciales, les représentants des milieux professionnels et de la recherche universitaire. Ce groupe de travail pourra, en particulier, prendre connaissance des conclusions de la partie du rapport de la Commission de modernisation du commerce consacrée aux problèmes de recherche. C'est sur la base de ce document que des propositions précises pourront être formulées et qu'un programme d'utilisation des crédits pourra être mis au point.

B. — *Aide aux organisations de consommateurs.*

(Chapitre 44-02.)

La dotation de 300.000 NF ouverte en 1961 à ce chapitre a été entièrement utilisée par l'octroi de subventions aux huit organisations indiquées ci-dessous :

Association pour la diffusion des techniques ménagères, 20.000 NF ;

Association française pour l'information en économie ménagère, 20.000 NF ;

Confédération nationale des associations populaires familiales, 30.000 NF ;

Fédération des familles de France, 30.000 NF ;

Laboratoire coopératif d'analyse et de recherches, 35.000 NF ;

Organisation générale des consommateurs, 37.000 NF ;

Union fédérale de la consommation, 78.000 NF ;

Union féminine civique et sociale, 50.000 NF.

Le crédit de 1962 doit être utilisé de manière à poursuivre l'action entreprise principalement sur les points suivants :

— informations données aux consommateurs par les moyens de large diffusion (radio, télévision, presse) ;

— organisation d'une plus étroite coopération entre les groupements de consommateurs en vue d'éviter les doubles emplois et d'assurer la mise en commun ou la meilleure complémentarité des moyens mis en œuvre ;

— participation plus active des consommateurs à l'organisation et à l'animation des marchés locaux en vue d'assurer un emploi optimum des ressources, le jeu de la concurrence et l'évolution progressive des structures et des techniques du commerce. Cette intervention des consommateurs doit se manifester par le moyen des « Comités locaux de liaison entre la production, le commerce et la consommation » ;

— développement d'enquêtes spécialisées concernant les besoins des consommateurs et la meilleure adaptation de la production et du commerce à leur satisfaction ;

— participation plus active et plus complète des représentants des intérêts généraux des consommateurs aux conseils consultatifs de l'économie dans le cadre national et dans celui du Marché commun européen, en ce qui concerne notamment la « protection économique » du consommateur et la protection de sa santé ;

— développement des moyens d'intervention concertée et constructive des acheteurs, à tous les stades de la vie professionnelle. Mise en œuvre d'essais comparatifs en laboratoire à l'initiative des groupements de consommateurs et large diffusion des résultats de ces essais en ce qui concerne les produits de marque.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan reconnaît la nécessité de faire du consommateur un agent économique actif et, en conséquence, de faciliter son éducation.

Elle s'est toutefois demandée si l'attribution de subventions variant de 20.000 NF à 78.000 NF à huit associations n'entraînait pas la dispersion d'un crédit initialement minime ; et s'il ne serait pas plus efficace de concentrer les moyens d'action au profit des organisations les plus dynamiques. Elle demande au Secrétaire d'Etat au Commerce intérieur de lui donner son sentiment en la matière.

C. — *L'assistance technique au commerce et à l'enseignement commercial.*

(Chapitre 44-03.)

Le crédit de 1.750.000 NF, inscrit en 1961 au chapitre 44.03, a été réparti comme suit :

A. — Assistance technique au commerce :		
1. Formation d'assistants..........	750.000	
2. Vulgarisation des techniques modernes de commercialisation	375.000	
3. Aide à la création de centres techniques professionnels.........	240.000	
		1.365.000
B. — Enseignement commercial :		
1. Création d'écoles spécialisées....	200.000	
2. Cours de perfectionnement (professeurs et élèves)............	185.000	
		385.000
		1.750.000

*
* *

Formation d'assistants :

La réalisation d'un programme de formation de 200 assistants techniques du commerce en cinq ans a été recommandée en 1960 par le groupe de travail chargé d'examiner les différents aspects de l'aide technique au commerce. Le crédit de 750.000 NF inscrit sous cette rubrique a permis de financer la première étape de ce programme, qui a été confié au Centre de formation des assistants techniques du commerce et consultants commerciaux (C. E. F. A. C.), organisme spécialement créé en février 1961 pour remplir cette mission ; sa tâche a consisté, en 1961, en :

— la formation de 38 assistants techniques du commerce, constituant la 4ᵉ promotion ;

— le perfectionnement des trois premières promotions (26 assistants techniques du commerce).

Vulgarisation des techniques modernes de commercialisation :

Les crédits inscrits à ce chapitre ont été utilisés au financement d'un certain nombre d'actions destinées à développer largement la formation et l'information des commerçants aux techniques nouvelles de la distribution et de la gestion des entreprises :

a) Actions menées par le Service interconsulaire du Commerce et de la Distribution (Sicod) : 125.000 NF :

— journées d'information : il s'agit de cycles de conférences d'une durée moyenne de deux jours, organisées à la demande d'un

certain nombre de chambres de commerce désireuses d'encourager les commerççants appartenant à leur circonscription à se moderniser. Cette activité a été doublée au cours de la présente année, puisqu'il était prévu de passer de 66 cycles en 1960 à 120 cycles en 1961 ;

— feuillets d'information : une nouvelle formule de diffusion a été mise au point, en accord avec le Secrétariat d'Etat au Commerce intérieur, consistant à insérer les feuillets, sous forme d'encarts, dans les publications déjà existantes des chambres de commerce ou des syndicats professionnels. Cette transformation a permis d'accroître sensiblement le tirage d'une publication particulièrement appréciée, qui était ainsi passé, en octobre 1961, de 10.000 à 18.000 exemplaires ;

— revue d'urbanisme commercial : jusqu'en février 1961, la revue du Sicod, *Le Commerce moderne*, publiait un encart, intitulé *Urbanisme commercial*, dont le tirage était de 3.000 exemplaires. Depuis juin 1961, cet encart est devenu une revue séparée, diffusée non seulement à tous les abonnés du *Commerce moderne*, mais aussi à des commerçants, architectes, municipalités, constructeurs publics et privés, etc., le tirage passant ainsi à 5.000 exemplaires.

b) Action menée par le Centre d'Etudes du Commerce (C. E. C.) : 112.800 NF :

— sessions de perfectionnement destinées aux détaillants des différentes branches de commerce ;

— publication de brochures techniques, notamment sur les thèmes suivants :

Urbanisme commercial ;
Modernisation des magasins de détail ;
Libre service dans les commerces de gros ;
Ventes par tournées et camions-magasins.

— développement du service de documentation, largement ouvert, non seulement aux commerçants et industriels, mais également à tous les chercheurs : étudiants, universitaires, journalistes, fonctionnaires, assistants techniques du commerce, etc., désireux d'obtenir des renseignements et des statistiques sur tous les problèmes techniques intéressant le fonctionnement de la distribution en France et à l'étranger ;

— amélioration des matériels pédagogiques nécessaires à un enseignement efficace.

c) Les crédits inscrits à ce chapitre ont également permis de financer, à concurrence de 70.000 nouveaux francs, le déplacement aux Etats-Unis d'une misison, composée de représentants des organisations professionnelles de commerçants ; organisée par le Secrétariat d'Etat au Commerce intérieur, elle s'est proposé d'étudier (du 18 mai au 2 juin 1961) l'évolution du commerce et de la distribution aux Etats-Unis au cours de ces dernières années, en

vue d'en tirer des conclusions relatives à une évolution prévisible du commerce français.

En ce qui concerne les fonds disponibles et non encore engagés à la date du 1er octobre 1961, il est vraisemblable qu'ils seront utilisés avant la fin de l'année, étant donné, en particulier, les besoins d'équipement du Centre de formation des assistants techniques du commerce (C. E. F. A. C.). Il faut s'attendre, en effet, à ce que les crédits prévus pour financer la formation et le perfectionnement des assistants techniques du commerce s'avèrent insuffisants pour réaliser le programme étendu en cours d'exécution et, surtout, pour permettre d'acquérir une dotation convenable en matière de moyens pédagogiques.

Aide aux organisations professionnelles :

Il s'agissait ici de faire bénéficier de l'aide de l'Etat les organisations professionnelles ou interprofessionnelles qui se proposeraient de développer la productivité commerciale sous toutes ses formes et de participer à un effort de rénovation de leurs méthodes commerciales. Dans cette optique, des programmes de formation et de perfectionnement, destinés à leurs adhérents, ont été élaborés par :

— le Groupement national pour la productivité des grossistes distributeurs de vins et spiritueux (G. N. P. G. D.) (10.000 NF) ;

— la chaîne des commerçants en quincaillerie Catena Sud-Ouest (60.000 NF) ;

D'autres projets analogues sont actuellement en cours d'étude, concernant notamment :

— l'épicerie de détail ;

— la confection de détail ;

— la chaussure.

Il est vraisemblable que certains d'entre eux au moins pourront être mis en œuvre avant la fin de la présente année.

Création d'écoles spécialisées :

Le Secrétariat d'Etat au Commerce intérieur a apporté son appui, sous forme d'une contribution financière aux frais de fonctionnement pour la première année scolaire, aux réalisations suivantes :

— Ecole du commerce de détail textile de Colmar (50.000 NF) ;

— Ecole interprofessionnelle des commerces de détail de Clermont-Ferrand (20.000 NF) ;

— Ecole nationale du commerce de détail de l'alimentation générale de Rouen (50.000 NF).

D'autres initiatives sont envisagées au cours du quatrième trimestre :

— Ecole de l'épicerie de détail à Paris ;

— Ecole de l'alimentation à Nantes ;

— Ecole professionnelle pour le commerce de détail alimentaire à Strasbourg.

Cours de perfectionnement (professeurs et élèves) :

La plus grande partie des crédits réservés sur ce chapitre sert à financer les activités de la section « Commerce du Centre de recherches de productivité de l'enseignement technique (C. E. R. P. E. T.). La participation du Secrétariat d'Etat au Commerce intérieur en 1961 sera de 140.000 NF.

Une autre subvention de 5.000 NF a permis d'assurer la participation du Secrétariat d'Etat au Commerce intérieur au financement du treizième Congrès mondial de l'Association internationale des étudiants en sciences économiques et commerciales, du 23 au 31 mars 1961.

Enfin, les 40.000 NF restants doivent être affectés à un programme d'action intéressant le développement, au sein de l'enseignement supérieur, du perfectionnement des cadres et dirigeants des entreprises commerciales. Il est prévu de créer, au sein de certains Instituts d'administration des entreprises, des sections spécialisées dans l'enseignement des méthodes de gestion commerciale.

*
* *

Prévision d'emploi des crédits inscrits sous le chapitre 44-03 pour 1962 :

Art. 1er. — Assistance technique (1.365.000 NF) :

1. Formation d'assistants techniques du commerce.		900.000
2. Information et diffusion des techniques modernes de commercialisation :		
a) Aide au Sicod pour le développement de ses journées d'information et de ses feuillets d'information.	125.000	
b) Edition de brochures et publications techniques françaises et étrangères	50.000	
c) Sessions d'information et de perfectionnement du C.E.C.	50.000	
		225.000
3. Aide aux organisations ou groupements professionnels pour le développement de leurs actions de formation ou de perfectionnement..		240.000
		1.365.000

Art. 2. — Enseignement commercial (385.000 NF) :

1. Création d'écoles spécialisées.................	200.000
2. Développement de l'enseignement de la gestion commerciale	185.000
	385.000

3° SUBVENTIONS AUX COMITÉS RÉGIONAUX D'EXPANSION ÉCONOMIQUE

(Chapitre 44-04.)

Au chapitre 44-04, qui ne figurait pas dans le budget de l'an dernier, est inscrit un crédit de 500.000 NF destiné à permettre l'octroi d'une subvention de fonctionnement aux Comités régionaux d'expansion économique.

Le décret n° 61-72 du 20 janvier 1961, modifiant le décret n° 54-1231 du 11 décembre 1954 relatif aux Comités d'expansion économique a en effet prévu dans son article 6 *bis* que :

« Dans la limite des crédits ouverts à cet effet, le Ministre des Finances et des Affaires économiques est autorisé à accorder, sur proposition des Préfets et des Inspecteurs généraux de l'Economie nationale, des subventions de fonctionnement aux *Comités régionaux d'expansion économique agréés* ».

Les termes de ce décret définissent le caractère de cette subvention qui n'est pas destinée à couvrir la totalité des frais exposés par les Comités régionaux d'expansion, mais à leur accorder simplement une aide dont la justification a été indiquée par la circulaire interministérielle d'application du 20 janvier 1961. Cette circulaire précise, en effet, que « pour assurer sur l'ensemble du territoire le fonctionnement normal des Comités régionaux et en considération de la collaboration qui leur est demandée, le décret a prévu que le Ministre des Finances et des Affaires économiques pourrait accorder des subventions de fonctionnement à ces Comités ».

La subvention accordée par l'Etat est donc destinée à couvrir la part incompressible et minimum des dépenses de fonctionnement des Comités régionaux, c'est-à-dire essentiellement le traitement d'un secrétaire et d'une sténodactylo, ainsi que les frais de bureau.

Il demeure entendu, par ailleurs, que les collectivités locales intéressées devront continuer à assurer à ces Comités le complément nécessaire pour leur permettre d'accomplir correctement leur mission. Une instruction du Ministre de l'Intérieur doit, à la demande du Premier Ministre, rappeler aux Préfets l'intérêt que représente pour l'expansion régionale la contribution qu'ont apportée jusqu'ici et que doivent continuer à apporter aux Comités régionaux les assemblées des collectivités locales et notamment les Conseils généraux.

En application du décret du 20 janvier 1961, l'agrément vient d'être donné à un certain nombre de comités régionaux d'expansion économique qui ont déposé leurs nouveaux statuts au Secrétariat d'Etat au commerce intérieur. Ce sont :

Le comité d'étude et d'action pour l'économie alsacienne ;

Les comités régionaux d'expansion économique « Auvergne », « Centre », « Franche-Comté », « Champagne », « Languedoc », « Haute-Normandie », « Picardie », « Midi-Pyrénées » ;

Le comité régional du bassin lorrain pour l'aménagement, l'équipement et la productivité ;

Le comité d'études régionales, économiques et sociales (Nord),

et le comité régional pour l'aménagement et l'expansion économique de la région Rhône-Alpes.

D'une manière générale, les comités d'expansion économique régionale jouent auprès de la Conférence interdépartementale qui réunit les préfets d'une région économique et l'inspecteur de l'Economie Nationale compétent un rôle consultatif, analogue, *mutatis mutandis,* à celui du Conseil économique et social sur le plan national. Ces comités donnent leur avis sur les problèmes d'investissement sur le plan régional et en liaison avec la conférence interdépartementale précitée veillent à l'intégration des aménagements régionaux dans le cadre du plan de modernisation et d'équipement.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan est favorable à la création du chapitre 44-04, mais se demande si, les parties prenantes augmentant, le crédit de 500.000 NF sera suffisant.

4° L'ÉVOLUTION DES PRIX ET DU POUVOIR D'ACHAT DEPUIS L'AUTOMNE 1960

Les récentes décisions du Gouvernement en matière de prix ont amené votre rapporteur à évoquer rapidement l'évolution des prix et du pouvoir d'achat depuis un an.

A. — *Evolution des prix de détail dans l'agglomération parisienne.*

(Indice des 250 articles.)

La hausse continue des prix des produits manufacturés (de l'ordre de 2 % par an) a été compensée au premier semestre 1961 par une légère baisse (d'ordre saisonnier) des prix des produits alimentaires, et par une baisse tout à fait inhabituelle de l'indice des prix des services. Cette dernière baisse résultait essentiellement de la forte diminution de l'indice partiel des dépenses médicales à la suite de l'extension des conventions entre les médecins et la Sécurité Sociale.

Au second semestre 1961 tous les postes seront en hausse, comme ils l'avaient été au second semestre 1960, mais la hausse des produits alimentaires sera nettement plus importante que l'année précédente. Au total, la hausse de l'indice d'ensemble pourrait être de l'ordre de 3,8 à 4 % en six mois.

La hausse des prix des produits alimentaires au second semestre a plusieurs causes :

1° Les fruits et légumes sont orientés à la hausse depuis le début de l'année, et particulièrement depuis le mois de juin, alors qu'ils avaient fortement baissé tout au long de 1960.

2° Le relèvement des prix de certaines denrées, résultant soit des mesures de soutien des cours, soit de hausses « spontanées » au stade de la production, a entraîné ou entraînera la hausse de divers produits (pain, pâtes, vin, bière, sucre, chocolat, lait, produits laitiers).

3° A ces diverses mesures viendront s'ajouter des hausses d'ordre saisonnier (œufs, lait, certaines viandes, poissons).

Variations des indices des prix de détail.

PONDERATION		DEUXIEME semestre 1960.	PREMIER semestre 1961.	DEUXIEME SEMESTRE 1961		
				3e trimestre 1961.	Estimation 4e trimestre. 1961.	Estimation totale.
506	Aliments, boissons ...	+ 1,1 %	— 0,6 %	+ 3,4 %	+ 3 %	+ 6,4 %
276	Produits manufacturés.	+ 1,2 %	+ 1,1 %	+ 0,4 %	+ 0,6 %	+ 1 %
47	Chauffage, éclairage ..	+ 5,7 %	— 4,5 %	+ 1,2 %	+ 4,6 %	+ 5,8 %
169	Services	+ 5,2 %	— 0,5 %	+ 3,2 %	+ 1 %	+ 4,2 %
1.000	Ensemble (250 articles).	+ 2,2 %	— 0,2 %	+ 1,9 %	+ 2 %	+ 3,9 %

B. — *Evolution du pouvoir d'achat des rémunérations courantes de quelques catégories de salariés.*

Le tableau ci-dessous donne une estimation des variations du pouvoir d'achat de trois catégories de salariés : ouvrier du secteur privé, salariés du secteur semi-public et fonctionnaires. Il tient compte de l'évolution des prix (connue ou prévue) à Paris et en province, et s'applique à une situation de famille « moyenne » (célibataires et pères de famille réunis).

Les informations relatives aux ouvriers résultent pour le passé des enquêtes du Ministère du Travail. La hausse des taux de salaires n'est pas encore connue pour le troisième trimestre 1961 ; le relèvement du S. M. I. G. au 1er décembre 1961 entraînera une hausse du taux de l'ordre de 2,50 %. Au total, on a estimé à 4 % la hausse possible de l'indice général des taux de salaires au second semestre 1961.

Les calculs relatifs aux secteurs public et semi-public supposent l'application stricte au cours du second semestre 1961 des plans de relèvement des traitements définis en mai 1961.

On a tenu compte du relèvement des prestations familiales intervenu le 1er août (+ 3 % pour les allocations pour charges de famille, pas de changement de l'allocation de salaire unique), et on a fait l'hypothèse que le relèvement et les modifications actuellement envisagés n'interviendraient pas avant la fin de l'année 1961.

Il apparaît que la progression du pouvoir d'achat a été particulièrement forte au premier semestre 1961, surtout dans le secteur

privé. Compte tenu des hypothèses retenues et en particulier des estimations de hausse des prix, il semble que le second semestre verra une évolution défavorable pour le secteur semi-public et dans une moindre mesure pour le secteur public, tandis que le pouvoir d'achat resterait stable dans le secteur privé. (On a retenu une hausse moyenne de 3,8 % du coût de la vie pour la France entière : Paris et province).

Pouvoir d'achat des rémunérations courantes (1) de quelques catégories de salariés (France entière).

	DEUXIEME semestre 1960.	PREMIER semestre 1961.	DEUXIEME semestre 1961 (estimation).
Par secteur :			
Ouvriers du secteur privé	+ 2,5 %	+ 4,5 %	»
Secteur semi-public	+ 2 %	+ 3,5 %	— 2,3 %
Fonctionnaires	+ 2,5 %	+ 2 %	— 0,3 %
Ensemble	+ 2,4 %	+ 3,8 %	— 0,4 %
Suivant la situation de famille :			
Célibataires	+ 2,6 %	+4 %	— 0,2 %
Familles de quatre enfants (2)	+ 2,3 %	+ 3,4 %	— 0,6 %

(1) C'est-à-dire primes exceptionnelles (de vacances et de fin d'année) exclues.
(2) A titre d'exemple.

C. — *Les récentes décisions du Gouvernement en matière de prix.*

Depuis fin octobre, les prix ont varié de la façon suivante, par décision gouvernementale :

En hausse :

Les tarifs voyageurs S. N. C. F., 6,25 % ;
Le vin ordinaire, 4 % ;
Le tabac et les cigarettes (à l'exclusion du tabac gris), 10 % environ ;
Le sucre, 3 %.

En baisse :

Riz, 5 % ;
Bière de consommation familiale, 5 % (par réduction du taux de la T. V. A.) ;
Gaz butane et propane en bouteille pour la consommation domestique, 2,50 %.

*
* *

Il est indéniable qu'une tension se produit sur les prix depuis le début du deuxième semestre 1961. On peut s'attendre à une hausse globale de l'ordre de 4 %, heureusement compensée par la stabilité du premier semestre.

Le Gouvernement se préoccupe de compenser les hausses qu'il autorise par des baisses, ainsi que nous venons de l'indiquer. En outre, il se préoccupe de lutter contre la hausse injustifiée du prix de la viande. Mais on peut se demander si, dans une certaine mesure, sa politique des prix n'est pas une « politique de l'indice ».

En effet, la hausse des tarifs du métro, des autobus et des trains de banlieue intervenue en octobre 1960 n'a jamais été prise en considération dans l'indice des 179 articles, la majoration de la prime de transport versée aux salariés de la région parisienne étant censée compenser intégralement le relèvement des tarifs de transport. Une baisse de 20 % du prix du gaz n'a concerné que les économiquement faibles, dont le barème est pris en compte dans l'indice des 179 articles au lieu du prix courant du gaz.

Le Gouvernement abaisse la taxe sur la bière de ménage (recensée dans les 179 articles) ; bloque le prix du tabac gris (dont la pondération est anormalement élevée dans l'indice), alors que les prix des cigarettes augmentent ; subventionne les pâtes, dont le poids statistique est également gonflé ; réduit le prix du riz et du gaz butane ou propane qui figurent également dans l'indice des 179 articles.

Mais, où est la vérité des prix pronée en 1958 ? Est-il de bonne politique de fausser le thermomètre pour feindre, ensuite, d'ignorer la fièvre ? Votre Commission des Affaires économiques et du Plan souhaite que le Gouvernement indique au Sénat s'il entend continuer à mener, dans le domaine des prix, la politique de vérité pronée en 1958 ou s'il estime nécessaire de recourir maintenant à des pratiques telles que les subventions à certains produits de consommation courante qu'il avait antérieurement condamnées.

II. — Crédits affectés aux relations économiques avec l'extérieur.

En ce qui concerne le Titre III qui traite des moyens et services, votre Commission n'a pas d'observations à présenter quant au détail des crédits.

Elle évoquera cependant, en ce qui concerne la structure administrative, la disparition dans l'organigramme de la section Affaires économiques, du service de Coopération technique, et demandera à M. le Ministre des Finances ce qu'est devenu ce service antérieurement rattaché à la Direction des Relations économiques extérieures. En outre, votre Rapporteur a cru bon d'informer le Sénat sur l'activité du service des Affaires économiques d'Outre-Mer qui fonctionne depuis plus de deux ans au Ministère des Finances et des Affaires économiques.

Dans le cadre du titre IV, Interventions publiques, votre Commission s'est attachée à examiner les mesures d'interventions et d'encouragement prises par l'Etat sur le plan de l'expansion économique à l'étranger (chapitres 44-11 et 44-12). Toutefois, avant de procéder à cet examen, votre Rapporteur a fait le point sur la situation actuelle du commerce extérieur de la France.

1° L'ACTIVITÉ DU SERVICE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES D'OUTRE-MER

Le Service des Affaires économiques d'Outre-Mer a été créé par décret du 4 juillet 1959, dont l'article 1er définissait ainsi les attributions : « Service chargé des questions économiques d'Outre-Mer, et notamment des relations et interventions économiques intéressant les Etats d'Outre-Mer, membres de la Communauté, les Etats du Togo et du Cameroun ».

Cette création était la conséquence d'une part, de l'éclatement du Ministère de la France d'Outre-Mer, d'autre part de l'évolution institutionnelle. En effet, à la suite de l'évolution des rapports de la France avec l'Outre-Mer, la disparition du Ministère de la France d'Outre-Mer fut décidée début 1959, et le problème s'est alors posé de la répartition des attributions dévolues aux différentes directions et services de ce Ministère.

En ce qui concerne les Affaires économiques relevant de l'ancienne Direction des Affaires économiques et du Plan, elles rentraient en partie dans les compétences communes dont le Ministre des Finances et des Affaires économiques était chargé, conformémnt aux dispositions de la loi cadre.

Il a semblé opportun dans ces conditions que le Ministère des Finances dispose d'un organe spécialisé dans l'étude des problèmes d'Outre-Mer, qui soit le conseiller technique des directions de ce département, en même temps qu'il assume la gestion des institutions chargées des marchés des produits d'Outre-Mer. Il a paru en outre nécessaire d'adjoindre à ce service un Bureau du Plan et des Investissements.

Les attributions du Service des Affaires économiques d'outre-mer se définissaient donc par l'obligation où se trouvait le Ministre des Finances d'avoir à sa disposition un organisme capable d'étudier les répercussions sur l'économie française de l'évolution économique et financière de l'ensemble des différentes parties de l'outre-mer, et essentiellement de la zone franc tropicale. Il lui fallait par ailleurs étudier les problèmes propres à ces Etats, qui se présentaient avec les caractéristiques économiques propres aux pays encore insuffisamment développés, exigeant des investissements d'une grande ampleur et qui étaient producteurs le plus souvent de matières premières identiques.

Cependant, la diversité des rapports existant entre la France et ces différents partenaires, leur multiplicité, leur interférence, justifiaient qu'un avis soit exprimé de façon permanente dans tous les organismes et instances à l'échelon métropolitain, inter-africain,

ou international. L'existence de ces rapports imposait en outre qu'une constante cohérence présidât aux mesures à élaborer pour ces diverses parties de la zone franc tropicale ; car il s'agissait de tenir compte des différences réelles entre ces pays, et notamment de leurs formes politiques variables, tout en veillant à ce que l'essentiel des mesures économiques adoptées soit parfaitement coordonné pour éviter des disparités choquantes de traitement et des risques de surenchère. Cette coordination devait s'imposer d'autant plus, qu'ultérieurement, les rapports entre la France et les composants de cette zone franc tropicale devaient être définis de façon bilatérale dans des accords particuliers de coopération et au sein de commissions mixtes individualisées par l'Etat.

L'activité la plus fondamentale du Service des Affaires économiques d'outre-mer, a porté sur les grands produits tropicaux. En effet, l'essentiel de l'activité économique de la zone franc tropicale est d'ordre agricole : 80 % des exportations des pays africains et malgache portent sur le café, le cacao, la banane, les bois, le coton et les arachides. Ces produits représentent le pouvoir d'achat des quatre cinquièmes de la population, les possibilités d'approvisionnement de ces Etats sur l'extérieur sont la base des courants d'échanges très importants avec la France (on peut dire qu'ils sont la condition des ventes françaises sur ces Etats, qui se montent à 2 milliards et demi de nouveaux francs).

Toutes ces raisons ont nécessité la création d'organisations de marchés, de mécanismes de régularisation, dont le Service des Affaires économiques d'outre-mer a assuré la gestion.

Assurer des débouchés stables sur France et étranger constitue donc une des tâches les plus importantes pour le Service des Affaires économiques d'outre-mer et représente une activité originale dont le rôle est capital pour les échanges franco-africains.

Le Service des Affaires économiques d'outre-mer est organisé de la manière suivante :

Une sous-direction de la Production et des Echanges, qui groupe trois bureaux :

— celui de la Production et des Exportations : il s'intéresse à tout ce qui touche aux produits d'outre-mer d'origine agricole, animale, forestière, minérale ou piscicole, leurs productions, leurs débouchés. La préoccupation essentielle demeure le placement de ces matières premières, tant sur les marchés européens que mondiaux ;

— le Bureau des Approvisionnements, dont le rôle consiste : à déterminer, dans le cadre des commissions mixtes, en accord avec les autorités compétentes de chacun d'eux, les besoins des Etats ; à les satisfaire en constante relation avec les possibilités commerciales et industrielles françaises ; à prévoir le montant des importations étrangères, et fixer en conséquence les dépenses en devises ;

— le Bureau des Accords commerciaux et des Questions contingentaires et tarifaires, dont l'activité est orientée, d'une part, sur

la législation douanière, et les problèmes soulevés par l'association des Etats d'Afrique et de Madagascar à la Communauté Economique Européenne, d'autre part, sur la préparation et la discussion des accords commerciaux avec l'étranger, soit en raison de la compétence particulière du service en matière de produits tropicaux, soit en qualité de représentant agréé des Etats.

Parallèlement à cette sous-direction, dont les attributions sont essentielles comparativement aux buts poursuivis, deux bureaux sont chargés : l'un des questions touchant aux investissements publics et privés et à la monnaie, l'autre aux affaires internationales :

— le premier examine les dossiers de financement dans l'optique d'un développement économique cohérent des Etats demandeurs, et d'une éventuelle participation de fonds publics français, soit sous la forme d'aides directes aux gouvernements africains, soit sous celle de crédit ou de prêts à des organismes privés ;

— le second est spécialisé dans la coopération et la collaboration avec les institutions internationales traitant des relations économiques des pays entre eux et de leurs conséquences, en liaison avec le Ministère des Affaires Etrangères et les départements techniques intéressés.

2° Le commerce extérieur de la France en 1961

A. — Les résultats du commerce extérieur des neuf premiers mois de 1961 font apparaître, dans nos relations avec l'étranger, une augmentation de 5,7 % des importations et de 10,4 % des exportations, par rapport à la période correspondante de 1960 (cf. tableau I).

TABLEAU I

Commerce extérieur avec l'étranger.

Millions de nouveaux francs (or industriel exclu).

	ANNEE	NEUF MOIS		
	1960.	1960.	1961.	Indice neuf mois 1961/1960.
Importations	23.974	17.767	18.780	105,7
Exportations	23.730	17.483	19.308	110,4
Solde	— 244	— 284	+ 528	Amélioration de 812.
Pourcentage de couverture	99 %	98 %	103 %	

L'équilibre de la balance commerciale paraît assuré pour l'année 1961 ; un léger excédent est même vraisemblable : les importations pourraient atteindre 2.530 à 2.560 millions de nouveaux francs et les exportations 2.560 à 2.580 millions de nouveaux francs.

B. — Dans l'évolution de notre commerce par zones géographiques, le fait le plus marquant est la part de plus en plus importante prise par la Communauté économique européenne : 40 % de nos importations et 46 % de nos exportations pour les huit premiers mois 1961 (année 1960 : 38 % des importations et 42,5 % des exportations).

Le commerce avec les autres zones progresse beaucoup plus lentement, quand même il ne décline pas : nos exportations vers les Etats-Unis ont baissé de 13 % pendant les huit premiers mois de 1961 par rapport aux huit premiers mois de 1960. Vers les pays d'Outre-Mer étrangers (ensemble Asie, Afrique, Amérique latine, Océanie) nos exportations baissent de 1,5 %.

C. — Dans l'évolution par produits, on note par rapport aux huit premiers mois de 1960 :

a) A l'importation :

— une baisse des produits agricoles, grâce aux bonnes récoltes françaises ;
— une baisse des importations d'énergie, d'origine étrangère, grâce à l'effet de substitution du pétrole saharien ;
— une stagnation des achats de matières premières, prévisible étant donné que le niveau de 1960 avait été anormalement gonflé par des reconstitutions de stocks ;
— une augmentation sensible des importations de tous produits manufacturés et spécialement des produits de consommation (+ 50 %).

Exemple : importations de 14.838 voitures particulières pour les huit premiers mois 1960, passées à 48.436 pour les huit premiers mois 1961.

b) A l'exportation :

— les progrès des produits agricoles, grâce aux bonnes récoltes françaises : pour l'ensemble des cinq grands produits, viande, produits laitiers, céréales, sucre, vins et spiritueux, + 44 % par rapport aux huit premiers mois 1960 ;
— les progrès des biens d'équipement : + 24 % pour l'ensemble des machines pour l'industrie, les travaux publics et l'agriculture ;
— la pause relative des progrès de la chimie (+ 7 %) ;
— les résultats moyens des textiles et cuirs et de la sidérurgie (+ 3 %) ;
— la chute de l'automobile (— 24 %) d'autant plus nette que le premier semestre 1960 constitue une référence forte, le déclin n'ayant commencé qu'au second semestre.

D. — Les résultats du commerce avec les pays d'Outre-Mer de la zone franc reflètent une tendance à la hausse des importations, grâce au pétrole saharien et un mouvement en baisse des exportations.

TABLEAU II

Commerce extérieur avec les pays d'Outre-Mer de la zone franc.

Millions de nouveaux francs (or industriel exclu).

	ANNEE 1959.	ANNEE 1960.	NEUF MOIS 1960.	NEUF MOIS 1961.	INDICE neuf mois 1961/1960.
Importations	6.086	7.028	5.242	5.458	104
Exportations	8.793	10.151	7.381	6.836	93
Solde	+ 2.707	+ 3.123	+ 2.139	+ 1.378	Détérioration de 761.
Pourcentage de couverture	144 %	144 %	141 %	125 %	

La hausse des importations est due au pétrole saharien ; les achats aux territoires autres que les départements sahariens ont généralement baissé.

La baisse des exportations est limitée à l'ensemble Algérie-Sahara.

Sur les autres pays d'Outre-mer, nos exportations avaient progressé, fin août, de 7 %.

E. — Perspectives pour 1962 :

a) Les premiers travaux de prévision effectués pour l'établissement du budget économique de 1962 laissent espérer un développement du commerce avec l'étranger de 7 à 8 %. Les importations augmenteraient un peu plus vite que les exportations, rattrapant le retard relatif qu'elles prennent en 1961.

b) Selon la même source, les importations en provenance des Pays d'Outre-Mer de la zone franc augmenteraient de 5 % et les exportations vers ces mêmes pays de 2,5 % en 1962.

F. — Balance des comptes :

L'examen des chiffres provisoires de la balance des paiements des deux premiers trimestres de 1961 fait apparaître un excédent de 437 millions de dollars des opérations sur biens et services (contre 643 pour l'ensemble de l'année 1960).

Les opérations sur marchandises sont responsables de 166 millions de dollars sur les 437 d'excédent (92 pour toute l'année 1960).

Les mouvements de capitaux nous sont également favorables (+ 112 millions de dollars au premier semestre 1961) de sorte que nos réserves de devises, qui se montaient à 2.070 millions de dollars au 31 décembre 1960 sont passées à 2.816 au 30 septembre 1961, malgré de substantiels remboursements de dette extérieure.

La situation de notre commerce extérieur comme celle de notre balance des comptes sont extrêmement favorables. Sans doute le bilan de l'année en cours ne révélera pas une expansion commerciale à l'étranger aussi favorable que celle de 1960. Mais les progrès se poursuivent. Il reste cependant beaucoup à faire. Il faudra notamment poursuivre l'effort déjà entrepris en Europe pour nos produits agricoles et dans les pays évolués pour nos biens de consommation, tout en mettant l'accent sur l'Asie et l'Amérique latine pour l'exportation de biens d'équipement

3° L'EXPANSION ÉCONOMIQUE A L'ÉTRANGER

L'expansion économique à l'étranger fait l'objet d'un chapitre 44-11 doté d'un crédit de 16.364.230 NF réparti en sept articles.

Votre Rapporteur fera porter son examen sur l'article 3 « Foires à l'étranger » et sur l'article 5 « Centre national du commerce extérieur ».

A. — *Les Foires à l'Etranger* (chap. 44-11, art. 3).

Il est prévu à l'article 3 du chapitre 44-11 un crédit de 5.900.000 NF qui doit s'appliquer aux foires et manifestations économiques ci-après :

Foires proprement dites :

— Johannesburg.
— Milan.
— Casablanca.
— New York.
— Poznan.
— Tunis.
— Munich.
— Dakar.
— Houston.

Participation à diverses expositions spécialisées aux Etats-Unis et au Canada.

Semaines commerciales françaises :

— Sarre.
— Stuttgart.
— Luxembourg.
— Etats-Unis.

Expositions françaises :

— Athènes.
— Tel-Aviv.
— Dublin.
— Bucarest.
— Mexico.

L'augmentation de 2.800.000 NF du crédit affecté aux foires et manifestations économiques à l'étranger par rapport à 1961 est justifiée de la manière suivante :

1. A concurrence de 1.500.000 NF, cette augmentation ne fait que rétablir le montant de la subvention prévue à l'article 3 au niveau de 1960. En 1961, 1.500.000 NF avaient été virés de l'article 3 à l'article 8 où étaient individualisés les crédits relatifs à l'exposition de Moscou.

2. Les crédits inscrits annuellement au budget pour les Foires et Manifestations économiques à l'Etranger étaient restés inchangés depuis 1959, si bien que les moyens d'action du Comité s'étaient en fait amenuisés.

La réévaluation des crédits inscrits à ce titre au projet de budget pour 1961 porte sur 300.000 NF.

3. Notre pays sera appelé à participer à partir de 1962 aux foires organisées dans les pays nouvellement indépendants d'Afrique d'expression française notamment. Or, il s'agit de manifestations coûteuses du fait que les pays invités doivent généralement construire leurs propres pavillons et que le niveau des prix, notamment au Sénégal, à conduit à majorer de 80 % les estimations initiales de dépenses.

Il s'ensuit que le crédit d'un million de nouveaux francs, qui a été demandé en vue des foires de Dakar et de Douala, se trouve hypothéqué à concurrence de 800.000 NF par la seule foire de Dakar.

En 1961, le Comité permanent des foires et manifestations économiques à l'étranger a organisé de nombreuses manifestations, et notamment :

— les foires de Johannesburg, Milan, Casablanca, New York, Budapest, Poznan, Chicago, Sydney, Caboul, Cologne (« Anuga »), Montréal, diverses foires aux Etats-Unis (Dallas, Baltimore) ;

— les expositions françaises de Bucarest et de Moscou.

L'exposition française de Moscou avait pour objet principal de mieux faire connaître nos productions en U. R. S. S. et de permettre aux chefs d'entreprises et techniciens français de mieux saisir les mécanismes et les possibilités de cet important marché. Nous avions été précédé à Moscou par les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, le Japon notamment et il n'est pas douteux que d'autres pays nous y suivront.

Nous avons donc dans ce pays non seulement des débouchés à conquérir, mais aussi des positions à défendre, face à une concurrence qui est loin de demeurer inactive.

Certes, le déséquilibre des échanges franco-soviétiques et le bilatéralisme rigide qui les régit font encore peser une lourde hypothèque sur le développement de nos exportations, mais ces difficultés que connaissent également d'autres pays sont probablement appelées à évoluer.

L'effort d'équipement de l'U. R. S. S. doit normalement entretenir le mouvement d'expansion que l'on constate dans les échanges

commerciaux avec les pays de l'Europe occidentale. Ce point de vue est largement partagé par les industriels français qui ont participé à l'exposition de Moscou. L'importance des besoins, l'intérêt considérable suscité par le matériel exposé et par les cent-trente-cinq conférences techniques organisées avec le concours le plus large des autorités soviétiques permettent de bien augurer des développements futurs que doit entraîner l'exposition.

Cette manifestation a permis aux hommes d'affaires français de prendre contact non seulement avec les services d'achat, mais également avec les représentants des Conseils de l'économie régionale, les instituts scientifiques et de recherches, les délégations régionales du Gosplan dont le rôle s'est accru avec la décentralisation des organismes à compétence économique.

Les liens qui ont été ainsi noués, la connaissance qui a été acquise des besoins du marché, l'action d'information et de propagande technique qui a été amorcée sont des bases indispensables pour les contrats futurs. Telle était la raison d'être de l'exposition de Moscou et des efforts couronnés de succès que nos industriels ont consentis pour y participer.

Mais les achats conclus jusqu'alors ont porté surtout sur le matériel exposé et la signification commerciale de cette importante manifestation n'apparaitra qu'à terme. Il est bien certain que cette exposition présentait un aspect de prestige à côté de son aspect commercial.

L'Exposition française de Mexico doit avoir lieu au mois d'octobre 1962. Elle sera organisée par le comité permanent des foires et manifestations économiques à l'étranger. Les exposants auront la possibilité de conclure des contrats d'assurance-foire.

Il s'agira d'une exposition de biens d'équipement et en particulier de matériels de série destinés au secteur privé dont la prospection par l'industrie française est encore très insuffisante. Mais bien entendu les grandes entreprises françaises qui participent à l'équipement du secteur public ainsi que les services de l'assistance technique et de la recherche scientifique seront également invités à participer à cette manifestation.

Il convient, en effet, de répondre à l'intérêt croissant que portent les Mexicains à la science et à la technique française à la suite des travaux réalisés dans ce pays par les industries françaises d'équipement et du développement de notre action de coopération technique.

B. — *Le Centre national du commerce extérieur*

(chapitre 44-11, article 5).

Les crédits demandés pour ce centre sont en augmentation de 1.644.000 NF par rapport à ceux de 1961 et atteignent 9 millions 590.080 NF, soit près d'un milliard d'anciens francs.

Cette augmentation de 1.644.000 NF correspond à l'augmentation *des dépenses de personnel* à concurrence de 605.000 NF,

des dépenses de fonctionnement à concurrence de 129.900 NF, et des dépenses d'intervention à concurrence de 909.100 NF.

Jusqu'ici l'augmentation d'activité du C. N. C. E. avait pu être assurée sans accroissement de personnel. L'engagement en avait été pris en 1960 ; il avait pu être tenu en confiant, il est vrai, à l'extérieur, certaines études de marchés qu'il y a un intérêt évident à voir le C. N. C. E. effectuer directement. Il n'était donc plus possible d'éviter quelques recrutements. Cependant les frais de personnel qui représentaient 55,5 % des dépenses totales en 1958 et encore en 1960, avaient été réduits à 49,8 % en 1961, et correspondraient à 47,8 % en 1962.

La création d'un service d'études de marchés, la prise en main par le C. N. C. E. de la rédaction du M. O. C. I., l'accroissement du nombre des délégations, etc... ont considérablement accru la tâche du C. N. C. E.

La seule généralisation en année pleine des augmentations accordées en 1961 absorbe déjà 220.000 NF sur les 605.000 NF accordés.

A ces 220.000 NF s'ajoutent :

— majoration d'effectif	320.000 NF
— revalorisation particulière pour certaines catégories	20.000
— retraite complémentaire des cadres (part patronale)	45.000

Les dépenses de fonctionnement ne connaîtront pas un accroissement comparable. Il a seulement été accordé 129.900 NF supplémentaires. Si le remplacement du standard téléphonique débordé, et des ascenseurs usés, ne s'imposait pas de toute urgence (469.000 NF), les crédits de 1961, réduits par rapport à ceux de 1960, auraient pu être diminués en 1962. Il s'agit, cette année, d'investissements immobiliers non renouvelables.

L'activité du C. N. C. E. s'intensifie en faisant appel au concours accru d'organismes publics ou privés : ainsi, les études de débouchés sont-elles financées en partie par les professionnels et celles portant sur les produits agricoles sont-elles couvertes par le F. O. R. M. A. ; ainsi encore, les films, les catalogues syndicaux, les fiches-catalogues, les journées techniques à l'étranger, les missions étrangères en France, les missions professionnelles à l'étranger sont-ils toujours cofinancés avec les professions intéressées. Ainsi enfin, le C. N. C. E. joue-t-il de plus en plus un rôle technique pour la réalisation d'opérations financées sur d'autres crédits en matière agricole (propagande spécialisée avec le concours du F. O. R. M. A. et des professions, gestion du label d'exportation). De même, les publications éditées et diffusées par le Centre produisent-elles des recettes accrues (le M. O. C. I. apportera 150.000 NF en 1962, et les ventes de divers documents 100.000 NF [70.845 NF pour les huit premiers mois de 1961, soit plus du double du chiffre de l'année dernière]).

La plupart des postes qui marqueront des accroissements de dépenses notables comporteront, en recettes autres que la subvention accordée au C. N. C. E., une contrepartie équivalente. Seules quelques actions propres exigent des crédits accrus. L'essentiel concerne la part que doit prendre le C. N. C. E. pour la diffusion des films techniques et des bandes incorporées dans les actualités étrangères (+ 500.000 NF), les journées d'information technique à l'étranger qu'il convient de multiplier, selon le désir unanime des diverses professions (+ 10.000 NF pour la part du Centre), la prospection en province qu'il faut poursuivre et pour laquelle le Centre ne disposera plus du concours d'agents de l'ex-Office des Changes (à ce titre, + 160.000 NF).

Votre Commission des Affaires Economiques et du Plan a eu connaissance dans le détail de l'activité du C. N. C. E. durant les neuf premiers mois de 1961, tant en ce qui concerne l'action de documentation de cet organisme en France, que son action d'information vers l'étranger, et ses interventions spécialisées dans certains domaines.

Le C. N. C. E., qui fonctionne depuis le décret du 4 mai 1960 comme un établissement public à caractère industriel et commercial, a largement développé l'ensemble de ses activités en 1961. La tâche de promotion des exportations qu'il remplit est d'autant plus nécessaire que la concentration de notre commerce extérieur est plus forte. Cette concentration se manifeste d'abord dans la composition même de ces exportations où la part de produits finis et de produits alimentaires doit être encore accrue ; ensuite, par le nombre réduit d'entreprises qui effectuent en valeur l'essentiel de nos ventes, plus de 70 % étant effectuées par moins de neuf cents entreprises ; enfin, dans la limitation des zones où s'opèrent nos exportations, 42,5 % étant destinées aux partenaires de la C. E. E. et 60,5 % réalisées vers seulement six pays. Quelque satisfaisants que puissent être les résultats actuels de la balance commerciale, il convient d'apporter le maximum de valeur ajoutée aux produits exportés, d'accroître très sensiblement le nombre des firmes exportatrices, et d'atteindre un certain nombre de zones où les produits français ne représentent qu'un pourcentage négligeable des importations effectuées par les différents pays qui s'y situent.

Pour toutes ces raisons, votre Commission des Affaires Economiques et du Plan a donné un avis favorable à l'augmentation du crédit demandée.

C. — *Les garanties de prix* (chapitre 44-12).

Le chapitre 44-12 comporte deux lignes budgétaires :

— la garantie contre la hausse des prix intérieurs ;

— l'assurance-prospection.

Les prévisions portées sur ce chapitre ne concernent que les liquidations à intervenir au titre des garanties octroyées avant le deuxième semestre 1960, dans le cadre des procédures gérées par l'Etat.

Ces procédures ayant été transformées, depuis juin 1960, en assurances dont la gestion est confiée à la Compagnie française d'assurance pour le Commerce extérieur (C. O. F. A. C. E.), les prévisions de dépenses entraînées par les nouvelles polices d'assurances sont portées sur le chapitre 14-01, art. 8, du budget des charges communes.

Le montant global des prévisions de dépenses pour le chapitre 44-12, pour les exercices 1961 et 1962, s'élève à :

1961. — 52 millions de nouveaux francs, dont :

— assurance-prospection, 7 millions de nouveaux francs ;

— garantie de prix, 45 millions de nouveaux francs.

1962. — 38 millions de nouveaux francs, dont :

— assurance-prospection, 7 millions de nouveaux francs ;

— garantie de prix, 31 millions de nouveaux francs.

On se trouve, en fait, devant la liquidation d'un système de garanties ayant fonctionné jusqu'au premier semestre 1960. Bien qu'il n'ait pas été délivré de nouvelles garanties depuis le deuxième semestre 1960, des dépenses sont à prévoir pendant plusieurs exercices au titre des engagements du Trésor antérieurs à la réforme de la procédure. la liquidation des dossiers ne pouvant s'effectuer qu'au fur et à mesure des rapatriements de devises afférents aux contrats garantis.

La diminution régulière de la charge du Trésor a deux causes :

1° L'arrêt de la délivrance de contrats de garantie de prix.

2° L'incidence sur les liquidations, des dévaluations du 10 août 1957 et du 27 décembre 1958 ; les exportateurs étant tenus, aux termes des contrats de garantie de prix, de reverser au Trésor les bénéfices de change, le montant des liquidations s'en trouve très sensiblement réduit et conduit même dans certains cas à des reversements des exportateurs au profit du Trésor. En 1960, par exemple, alors que le montant des versements s'est élevé à 33.792.241 NF, il a été reversé par ailleurs au Trésor 17.570.000 NF, la charge effective de celui-ci étant donc de 16.222.000 NF.

Exercice 1961.

Les crédits alloués pour l'exercice 1961 s'élèvent à 45 millions de nouveaux francs ; ils correspondent aux prévisions suivantes concernant :

a) à concurrence de 25 millions de nouveaux francs, des garanties délivrées avant le 1er janvier 1959 pour lesquelles les modalités particulièrement avantageuses ne doivent pas être complètement compensées par les bénéfices de change réalisés.

b) à concurrence de 20 millions de nouveaux francs, des garanties délivrées entre le 1er janvier 1959 et juin 1960, les hausses de prix intervenues depuis l'indexation initiale de ces garanties dépassant largement dans de nombreux cas les seuils dont elles étaient assorties.

Les crédits consommés au 30 septembre 1961 se montent à 14.916.000 NF. Il est très probable que les dépenses à la fin du présent exercice seront inférieures aux crédits alloués, une partie de la charge du Trésor ayant pu être réduite à la suite des contrôles de prix de revient exercés sur des dossiers importants. Il est possible également que pour des raisons diverses, le rythme de liquidation subisse un certain décalage et que la liquidation de dossiers prévue sur l'exercice 1961 n'intervienne qu'au cours de l'exercice 1962.

Exercice 1962.

Les prévisions de dépenses pour cet exercice s'élèvent à 31 millions de nouveaux francs, dont 9 millions de nouveaux francs au titre des garanties délivrées avant le 1er janvier 1959 et 22 millions de nouveaux francs au titre des garanties délivrées après le 1er janvier 1959.

La diminution par rapport à l'exercice 1961 porte donc sur l'estimation des liquidations afférentes aux garanties délivrées avant le 1er janvier 1959. D'une part, le volume de ces liquidations a tendance à diminuer avec le temps ; d'autre part, de même que pour l'exercice 1961, les contrôles exercés doivent permettre d'envisager une réduction sensible de la charge du Trésor sur certains dossiers de garantie bénéficiant de modalités qui ont justifié ces contrôles.

CONCLUSION

Si un historien de l'économie se penche sur notre époque, il considérera que les années 1959, 1960, 1961 sont très semblables.

Faut-il en conclure que toutes les difficultés d'ordre économique sont surmontées et que, sauf accident d'ordre politique, l'économie française est entrée dans des eaux calmes ? Ce serait faire preuve d'un optimisme excessif car il existe actuellement suffisamment de difficultés pour rompre l'équilibre actuel pour peu qu'elles s'accumulent et s'amplifient.

Au cours des deux dernières années, l'économie française a incontestablement connu une évolution favorable. Un certain nombre des objectifs qui avaient été fixés au début de 1959 ont été atteints : équilibre de la balance des comptes, croissance de la production, stabilité de la valeur de la monnaie. Ces résultats sont-ils définitivement acquis ? Certainement pas.

En premier lieu, l'équilibre de la balance des comptes, dans une économie en expansion, suppose un progrès continu des exportations pour que les importations nécessaires de matières premières et de demi-produits puissent être effectuées. Ce progrès doit être d'autant plus considérable que les droits de douanes sont réduits et que les importations de produits fabriqués, contre lesquelles la France se protégeait au cours des dernières années, se développeront nécessairement dans l'avenir.

Ensuite, la croissance de la production exige un accroissement substantiel de l'équipement productif du pays, surtout à un moment où la population active n'augmente pas. Ce renforcement du potentiel productif est rendu plus nécessaire encore par la concurrence étrangère.

Enfin, la stabilité des prix n'est un fait acquis dans aucun pays du monde. Plusieurs raisons expliquent ce phénomène. Il est inévitable, à terme, que les prix des grandes matières premières mondiales, en provenance des pays sous-développés, augmentent. Cette évolution est même souhaitable si l'on tient compte des impératifs de la croissance de ces pays ; or, ces hausses de prix ont une répercussion sur les prix de revient de l'industrie ; l'augmentation des salaires pèse aussi sur le niveau des prix, notamment dans le secteur des services, où les prix de revient sont constitués presque uniquement par les salaires et peu influencés par les gains de productivité.

Les résultats récemment acquis par l'économie française sont donc fragiles. Ils peuvent être constamment remis en cause. Pour ces raisons, les problèmes fondamentaux de l'économie française sont les mêmes en 1961 qu'en 1960 et en 1959. Les impératifs de la politique économique française restent donc :

— une grande vigilance en matière de prix ;

— la nécessité de stimuler les investissements des entreprises comme les investissements en logements ;

— la nécessité de conquérir de nouveaux marchés extérieurs et de se maintenir sur les marchés où les produits français sont connus et appréciés.

*
* *

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable à l'adoption du budget qui est soumis à votre examen.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral de la séance du 26 novembre 1961 ainsi qu'un avis de la commission des affaires économiques et du plan concernant le budget du ministère des finances et des affaires économiques.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.